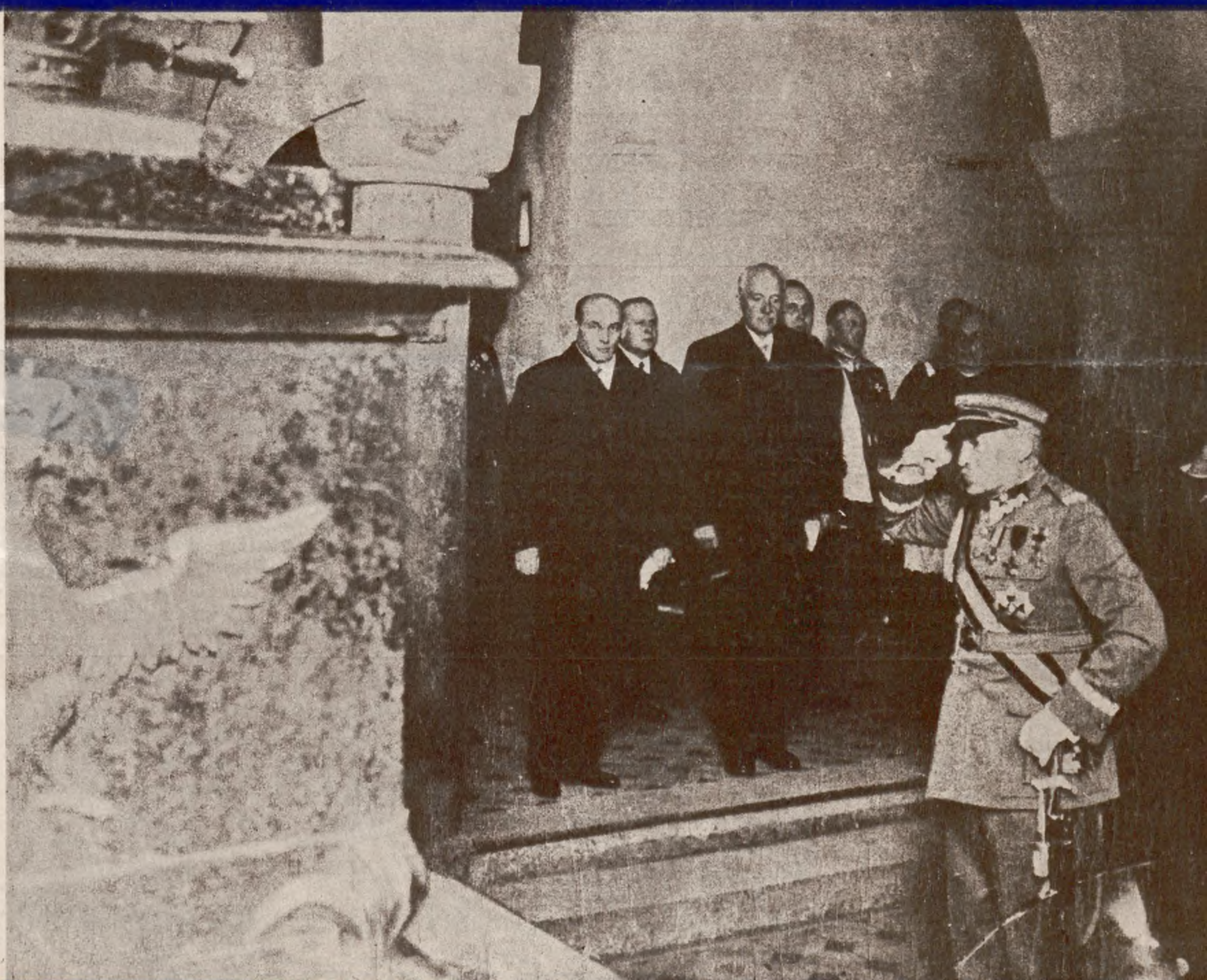
FLOTA POLSKA

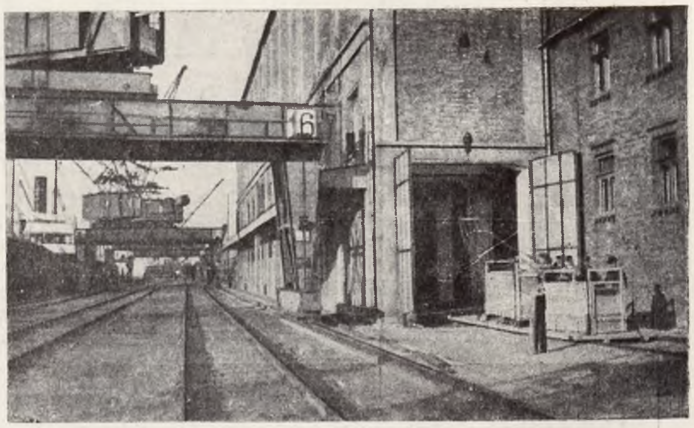
1934



Rząd Polski w osobach p. Prezydenta Rzeczypospolitej prof. Ignacego Mościckiego, Prezesa Rady Ministrów p. Janusza Jędrzejewicza i Marszałka Józefa Piłsudskiego w podziemiach Wawelu składa hołd prochom wielkich mężów stanu Polski dawnej

IMPORT OWOCÓW POŁUDNIOWYCH PRZEZ GDYNIĘ





Port Gdyński. Zielone banany po wyładowaniu ze statku zostają umieszczone w dojrzewalni. (Polski Przemysł Owocowy „Bananas")



Polski Przemysł Owocowy „Bananas". Dojrzewalnia posiada sześć komór, każda o pojemności 10—12 ton, co umożliwia jednoczesne dojrzewanie około 75 ton bananów. Specjalne urządzenia umożliwiają kontrolowanie samego procesu dojrzewania to jest regulowanie szybkości i przedłużenie lub skrócenie procesu dojrzewania.



CENA 2 ZŁ.

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

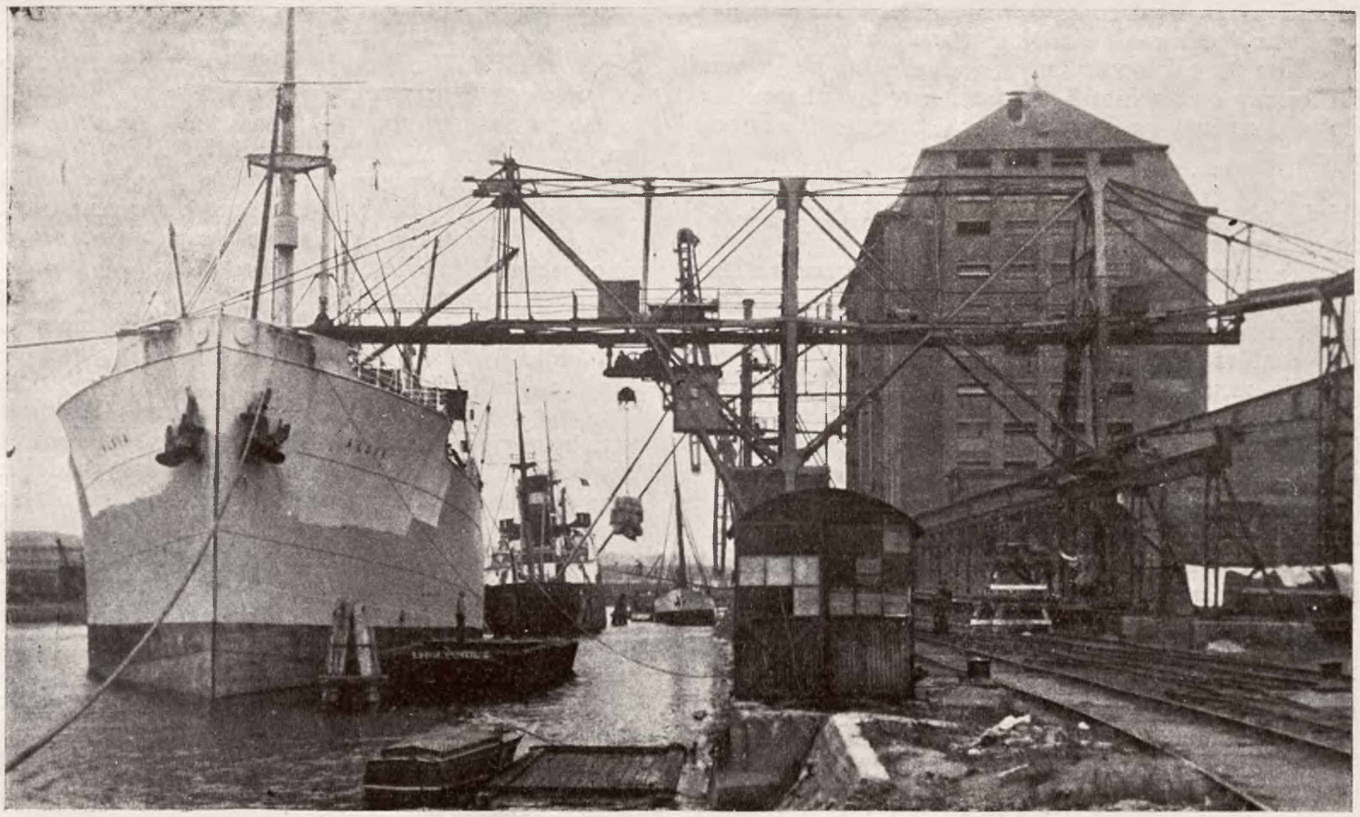
POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok VII. *Warszawa, styczeń — luty 1934 r.* *Nr. 18.*

NUMER POŚWIĘCONY POZNANIOWI I ŁODZI I SPRAWOM BIEŻĄCYM

WSZYSTKIM NASZYM CZYTELNIKOM PRZESYŁAMY ŻYCZENIA NOWOROCZNE! *REDAKCJA.*

WYWÓZ ZBOŻA POLSKIEGO PRZEZ PORT GDAŃSKI.



Urządzenia Gdańskiego Tow. Spedycyjnego (Danziger Speditions Gesellschaft, patrz art. „Państwowe Zakłady Przem. Zbożow.). Tow. to posiada 17 elewatorów-śpichlerzy (pojemność 14000 ton-silo) z pneumatycznemi urządzeniami, suszarniami, wiszącemi kolejkami, z urządzeniami do czyszczenia koniczyny, seradeli, grochu, zbóż i t. p.; własne nabrzeże portowe, ładowanie okrętów. Składy mieszczą 45.000 ton zboża.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

POLITYKA MORSKA STANÓW ZJEDNOCZONYCH AM. PÓŁ.

STANY ZJDN. STAJĄ SIĘ NATURALNYM SPRZYMIERZEŃCEM SŁOWIAN

Dziejopiśce Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej notują w dniach ostatnich następujące fakty·

1. „St. Zjednoczone, których marynarka handlowa jeszcze w roku 1917 wynosiła tylko 4,5 proc. światowego tonażu morskiego, dziś już wynosi 16,5 proc. czyli Stany Zjednoczone pod względem rozmiarów swej floty handlowej stają się największą potęgą morską świata obok Anglji, posiadającej obecnie około 27 proc. światowego tonażu handlowego.

2. Marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych pod względem swej siły militarnej zaczyna dorównywać marynarce Anglji. Tej Anglji, co dotychczas szczęśliwie usuwała kolejno z wód świata Portugalję, Hiszpanję, Francję, Niemcy, wszystkie swoje rywalki, by być panią mórz, panią polityki gospodarczej świata, panią wynikających z tej polityki zysków.

„Ustawa o środkach zaradczych dla ożywienia przemysłu krajowego została w Stanach Zjednoczonych ogłoszona 23 maja r.ub. Na jej zasadzie uchwalono odrazu budowę 20 kontrtorpedowców, 2 lotniskowców, 4 krążowników, 4 łodzi podwodnych i 2 kanonierek. Z tej liczby rozpoczęto już na stoczniach prywatnych oba lotniskowce, jeden krążownik, jedną kanonierkę, jedenaście kontrtorpedowców i dwie łodzie podwodne".

3. Stany Zjednoczone A. P. zawarły z Sowietami w dniach ostatnich przyjaźń i przyjaźń tę coraz bardziej *zacieśniają*.

Fakty te zmuszają do zastanowienia się nad następstwami, jakie z nich wyniknąć powinny lub wyniknąć mogą i jakim będzie stosunek tych następstw do naszej polsko-słowiańskiej racji stanu.

Nim jednak poczniemy wysnuwać z obecnego stanu rzeczy owe wnioski, zastanówmy się pierwej nad dotychczasową polityką morską Stanów Zjednoczonych.

Stany Zjednoczone w sferze swej polityki morskiej dotychczas hołdowały zasadzie Monroego, t. j. zasadzie izolacji Stanów Zj. od świata.

Ta zasada dominowała w ich poczynaniach kolonizacyjnych, nie pozwalała na rozbudowę wielkiej marynarki handlowej i wojennej, powstrzymuje napływ emigrantów do Stanów Zjednoczonych.

Ta zasada była słuszna dopóki nie rozrósł się wielki przemysł w Stanach Zjednoczonych, domagający się coraz bardziej dogodnych warunków dla swej ekspansji i dopóki nie rozrosła się do rozmiarów niebywałych dotychczas w żadnem z państw świata konsumpcja amerykańska.

Wyłom wyraźny w tej zasadzie uczynił rok 1916, kiedy niemieckie łodzie podwodne poczęły niszczyć tonaż światowej marynarki handlowej, kiedy tonaż światowy księżnej mórz—Anglji, stanowiący jeszcze w końcu ubiegłego stulecia 55 proc. tonażu światowego, poczynał się procentowo zmniejszać, kiedy Europa, pogrążona w pożodze wojny rozwarła naoścież bramy dla towarów amerykańskich.

To też od r. 1916 amerykańskie stocznie rosną, rozrastają się coraz bardziej i bardziej, budują, budują, budują, zrazu statki handlowe, parowce, motorowce, a teraz coraz więcej jednostki wojenne.

Dawniej Ameryka zapatrzona w swą ideję samowystarczalności gospodarczej, zajęta swą gospodarką wewnętrzną, miała nieznaczną flotę wojenną na Atlantyku, dbając jedynie o nietykalność jej wschodniego wybrzeża, Morze Antylskie i Zatokę Meksykańską uważały Stany Zjedn. za morze własne, Porto-Rico i Kubę za swe małe kolonje.

Anglja wprawdzie zatrzymała w swojem posiadaniu Jamajkę i część Hondurasu, ale książe Walji był honorowym dygnitarzem Stanów Zjednoczonych, jego młodszy brat księciem Yorku, stąd wizyty, rewizyty.

Nikt nie mógłby przypuścić, by między temi bratniemi taktownemi, anglosaskiemi narodami mogły powstać jakieś nieporozumienia o wpływy polityczne, jakieś poważne walki o primat w świecie.

Następstwem rozbudowy przemysłu amerykańskiego, staje się budowa kanału Panamskiego, wyjście na północne wybrzeża chińskie, na wyspy Pacyfiku. Na rynkach południowo-chińskich utrwala swoje wpływy Anglja i popiera Japonję jako swoją naturalną sojuszniczkę przy opanowaniu Chin i hamowaniu słowiańskiej ekspansji przez Syberję na pobrzeża Pacyfiku.

Następstwem rozbudowy przemysłu amerykańskiego jest zderzenie się interesów amerykańskich z interesami Japonji na Pacyfiku i wyciągnięcie ręki dla przyjaźni trwałej ponad Japonją ku spółczesnej Rosji. Sojusz Ameryki Półn. z Anglją w walce o najbardziej uprzywilejowane stanowisko w świecie byłby czemś nielogicznem, sztucznem. Sojusz ze Słowianami staje się sojuszem naturalnym.

Prowadzenie wojny Stanów Zjednoczonych z Japonją byłoby dla Stanów trudne, jako oddalonych o przeszło 5.000 mil od terytorjów japońskich i posiadających odległe punkty oporu (Hawaje, Filipiny), tem więcej, że Japonja będzie usiłowała uzbroić przeolbrzymie Chiny. Wątpliwem jest, by Chiny, obarczone ciężarami tylu tysięcy lat swoich pisanych dziejów i swojej kultury, dały się rychło zapalić do wojny.

Ale niewątpliwem jest, że w wojnie Stanów Zjednoczonych i Sowietów z Japonją Anglja będzie naturalnym sprzymierzeńcem Japonji: zwycięstwo Ameryki nad Japonją pozbawiłoby Anglję hegemonji nad światem.

To też fortyfikowanie przez Anglję jej portów: Singapuru, panującego nad szlakami handlowemi wzdłuż Azji południowej i portu Belizé w Hondurasie Brytyjskim, z którego dywersja floty angielskiej może zamknąć kanał Panamski, ma swoje szczególne znaczenie.

Narody słowiańskie znajdują się od wieków w takim układzie geograficznym lądów, który utrudnia im światową ekspansję morską, posiadanie kolonji, wzięcie udziału w rządzeniu światem: Morze Czarne, Kaspijskie i nawet Bałtyk to morza albo zamknięte przez przyrodę, albo potęgi obce, albo mogące być zamkniętemi bez trudności

To też dokonanie w r. ub. przekopania kanału z Bałtyku do morza Białego ma dla północnych słowian epokowe znaczenie.

Zaporą dla rozrostu szczęśliwości narodów słowiańskich jest nietylko szowinistyczne Prusactwo ale

w perspektywie przyszłości jeszcze bardziej rasa żółta, mongolska, której chmary nietylko panowały nad Rosją ale i Polskę najeżdżały.

Zaporą dla rozrostu ekspansji morskiej narodów słowiańskich jest uprzywilejowanie okrętów angielskich w portach angielskich, panujących nad wszystkiemi większemi drogami wodnemi.

Stany Zjedn. propagują hasło wolności mórz, to jest zniesienie przywilejów w opłatach portowych (za postój, pilotaż, przeładunek i t. p.) dla bander angielskich.

Stany Zjednoczone stają się hamulcem dla zaborczości ze strony rasy żółtej i naturalnym sojusznikiem Słowian w ich ekspansji morskiej.

KUJAWSKA WYTWÓRNIA WIN i JEJ WYROBY.

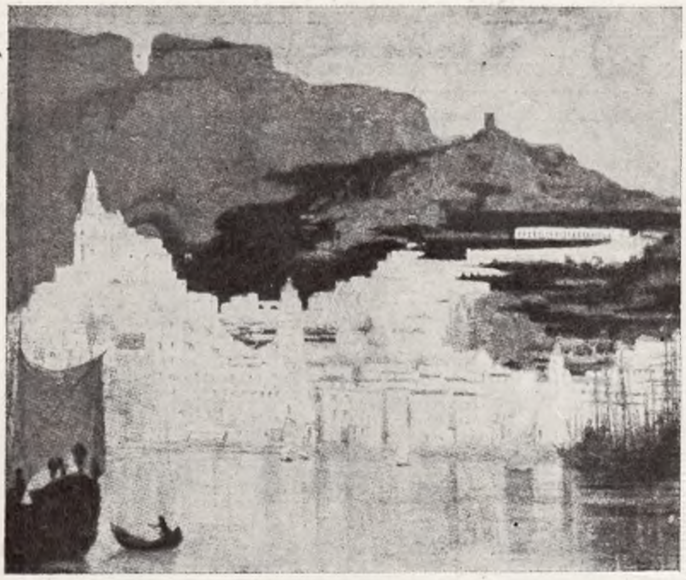
Kujawska Wytwórnia Win H. Makowskiego w Kruszwicy zajmuje pierwsze miejsce pośród producentów win krajowych tak jakością jak i rozmiarem produkcji — miljon litrów rocznie. Założana jeszcze w roku 1902 na Ukrainie, już w roku 1909 otrzymuje pierwszą nagrodę na wystawie w Benderach za wino jabłeczne pod nazwą „Złota Reneta". W roku 1920 przenosi się do historycznego grodu Kruszwicy. Dzięki patrjotyzmowi gospodarczemu społeczeństwa jak również wyśmienitej jakości swoich wyrobów Kujawska Wytwórnia rozwija się pomyślnie na gruncie ojczystym, stale udoskonalając produkcję według najnowszych wzorów europejskich. Obecnie wytwórnia zatrudnia około 100 pracowników, przerabiając przeszło 100 wagonów różnych owoców i jagód, posiada własną elektrownię, olbrzymie zbiorniki szklane pojemności pół miljona litrów, wielkie prasy hydrauliczne, własne plantacje porzeczkowe i agrestowe na przestrzeni 30 hektarów, fabrykę skrzyń, warsztaty bednarskie etc. Wyroby wytwórni zostały odznaczone szeregiem najwyższych odznaczeń krajowych oraz złotym medalem na wystawie w Paryżu. Z krajowych odznaczeń należy wyróżnić Wielki Złoty Medal Państwowy Min. Roln. i D. P. oraz Złoty Medal, najwyższe odznaczenie pośród wystawców win krajowych na Powszechnej Wystawie Krajowej w roku 1929. Wina i miody H. Makowskiego odznaczają się nadzwyczaj pełnym harmonijnym smakiem i słusznie są porównywane przez znawców do najlepszych marek win gronowych. Od roku 1932 wytwórnia wypuściła na rynek rodzaj krajowego szampana pod marką „Reine des Reinettes", który smakiem i nadzwyczaj wykwintnym opakowaniem nie ustępuje renomowanym markom szampanów zagranicznych, natomiast tanią ceną wynoszącą tylko 6 zł. w detalu, szybko znajduje odbiorców w kraju.



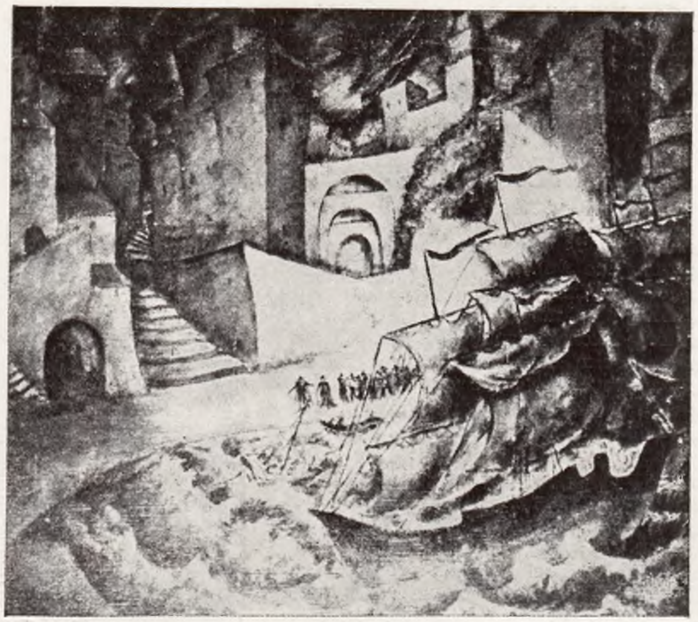
Król Jan III w 500-ą rocznicę odsieczy wiedeńskiej.

Rysował art. mal. Józef Tom.

PORTY I RZEKI NA OSTATNICH WYSTAWACH MALARSTWA



EDWARD OKUŃ: *Port Amalfi (Tow. Z. S. P.)*



JERZY WINIARZ: *Port piratów (In. Pr. Sztuk)*

UROCZYSTE POŚWIĘCENIE PORTU

Dn. 8 grudnia r. ub. odbyła się w Gdyni uroczystość poświęcenia portu gdyńskiego w związku z zakończeniem zasadniczego etapu rozbudowy portu w 15-ym roku odzyskania Niepodległości.

O godz. 10.15 przybył z Warszawy specjalny pociąg z przedstawicielami rządu, sfer gospodarczych i prasy.

Po powitaniu na dworcu min. Zarzycki w otoczeniu ministrów i wiceministrów wszedł do gmachu nowowybudowanego dworca morskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego Łęgowski wygłosił przemówienie, w którem scharakteryzował historję portu i jego rozwój.

Następnie min. Zarzycki dokonał przecięcia symbolicznej wstęgi. Po odegraniu przez orkiestrę hymnu narodowego, p. minister wygłosił przemówienie, (tekst mowy podajemy nieco dalej).

Ks. biskup Okoniewski dokonał poświęcenia dworca morskiego i portu.

Wszyscy obecni udali się następnie do nowowybudowanych hal towarzystwa „Warta" i Aukcyj Owocowych, gdzie odbyła się uroczystość otwarcia nowych budynków.

Zkolei udano się do nowowybudowanych magazynów „Pantarei", gdzie min. Zarzycki dokonał uroczystego aktu otwarcia tych magazynów i wreszcie do strefy wolnocłowej portu gdyńskiego, gdzie min. Zarzycki przeciął uroczyście wstęgę, oddając do użytku te nowe urządzenia, posiadające tak doniosłe znaczenie dla rozwoju portu gdyńskiego.

STREFA WOLNOCŁOWA.

W strefie wolnocłowej portu gdyńskiego, oddanej do użytku i otworzonej przez p. min. Zarzyckiego znajdują się następujące ważne gmachy i budynki:

1) Magazyn nr. 6 pierwszej linji nabrzeża o długości 50 mtr.

2) Magazyn bawełniany długoterminowy, którego budowę rozpoczęto w bieżącym sezonie budowlanym.

3) Budynek drobnicowy, położony w pierwszej linji nabrzeża, którego budowa rozpoczęta będzie w najbliższych dniach.

4) Magazyn Cukroportu dla drobnicy rozpoczęty w bież. sezonie budowlanym, który jest w stadjum wykończenia wewnętrznego. Rozmiary budynku wynoszą 240 m. długości i 50 m. szerokości.

5) Budynki Urzędu Celnego.

PRZEMÓWIENIE MIN. ZARZYCKIEGO

W czasie uroczystości w Gdyni p. min. F. Zarzycki wygłosił następujące przemówienie:

Zapewne niejednemu dziwnem się wydać może, że właśnie tę porę wybraliśmy na poświęcenie portu gdyńskiego. Otóż osobliwym zbiegiem okoliczności równocześnie z rocznicą 15-lecia Niepodległości zeszło się ukończenie w porcie gdyńskim wszystkich najważniejszych robót i to tych robót i instalacji, które stanowią najpotężniejszy kompleks urządzeń dla wielkiego portu, godnego wielkiego państwa i wielkiego narodu.

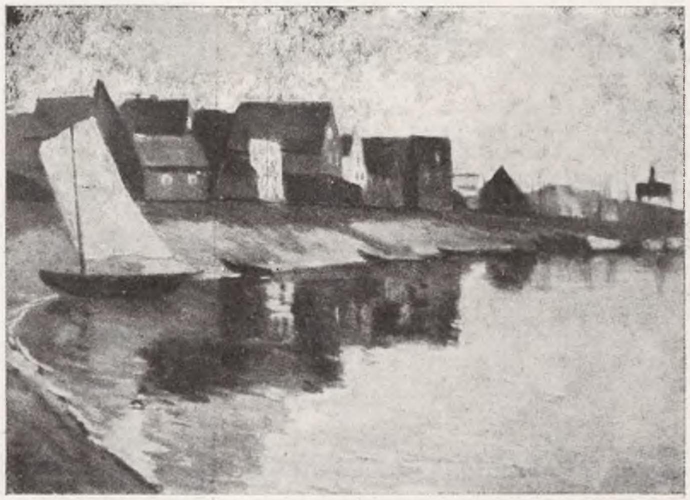
ORJENTACJA MORSKA.

Poświęcając port gdyński w 15-lecie Niepodległości, poparci już kilkuletniem doświadczeniem, chcemy stwierdzić, że orjentacja bałtycka i wogóle orjentacja morska naszego gospodarstwa narodowego stała się elementem zasadniczym w naszej polityce gospodarczej. Zagadnienie polskiego Bałtyku i polskiego handlu morskiego odtąd nie będzie już jakimś ubocznym fragmentem w całokształcie naszego życia gospodarczego, ale stało się tego życia państwowego elementem i fundamentem.

POLSKIEGO W WARSZAWIE (Tow. Zach. Sztuk Piękn. i I. P. S.)



KAZIMIERZ LASOCKI: Wędkarze (Tow. Z. S. P.)



TEODOR ZIOMEK: Port na Helu (T. Z. S. P.)

Art. malarz Kazimierz Lasocki jest nadewszystko malarzem krajobrazu mazowieckiego. Jeśli artyści współcześni lubują się w opiewaniu małp, papug na kaktusach, buldogów na atłasach, jeśli średniowieczni gloryfikowali konia jako współheroja wyczynów rycerskich, to poeci najstarszego eposu Arjów, poeci sanskrytu opiewali w „Wedach" („Pieśni Królewskie") krowę, krowa w ich metaforach —poetyckich — to przejaw kosmicznej siły życiodajnej, to ofiarna żywicielka człowieka. Nikt z pośród spółczesnych malarzy w Polsce nie uwypukla tak wyraziście swoistego piękna krajobrazu mazowieckiego, jak Lasocki, najlepszy w Polsce malarz krów i buhajów.

GDYŃSKIEGO

Rządy pomajowe, widząc wielkie zaniedbanie w przeszłości oraz orjentując się, że zasadnicza swobodna brama w ruchu towarów, to morze polskie i Gdynia, rządy te nie zawahały się w najistotniejszym interesie państwa przystąpić do rozbudowy portu i do rozbudowy polskiej żeglugi.

NAJWIĘKSZY PORT NA BAŁTYKU.

Cóż jednak w tym symbolicznym akcie dzisiejszego poświęcenia oddajemy do użytku? Otóż niech wie i swój i obcy, że oddajemy do użytku port najbardziej nowożytny, port największy na Bałtyku, mogący konkurować z portami najlepszemi świata, a mający przed sobą jeszcze świetniejszą przyszłość rozwojową.

Warto przypomnieć, że na tych przeszło 9 klm. zabudowanych nadbrzeży stoi 120.888 m. kw. w nowoczesnych magazynach i składach portowych, obsługiwanych przez urządzenia przeładunkowe, któremi pochlubić się mogą tylko największe porty na świecie. Warto też wspomnieć o 150 klm. torów kolejowych, pierwszorzędnych urządzeniach przeładunku dla węgla, jako podstawach przeładunków w Gdyni. Następnie opanowany już zupełnie odbiór bawełny, najbardziej nowoczesny i druga co do wielkości na świecie chłodnia portowa, wielkie zakłady przemysłu przetwórczego, jak łuszczarnia ryżu i Olejarnia Gdyńska, port rybacki oraz zakłady przemysłu rybnego, wraz z halą i chłodnią rybną, urządzeniami przeładunkowemi dla masowego eksportu drzewa i wreszcie świeże urządzenia strefy wolnocłowej.

STREFA WOLNOCŁOWA.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11 marca rb. została utworzona strefa wolnocłowa w porcie gdyńskim. Oficjalne otwarcie tej strefy wolnocłowej również dziś nastąpi. Towary przywożone do wolnego obszaru celnego, przechowywane, lub przerabiane



JAN SKOTNICKI: Przed połowem w Pińszczyźnie (Tow. Z S.P.)

na tym obszarze oraz z powrotem wywożone nie będą podlegały opłatom celnym, monopolowym i podatkom pośrednim. Późniejsze zaś rozporządzenie 4-ch ministrów zapewnia bardzo wiele udogodnień dla ruchu w strefie wolnocłowej. Otwiera to Gdyni nowe

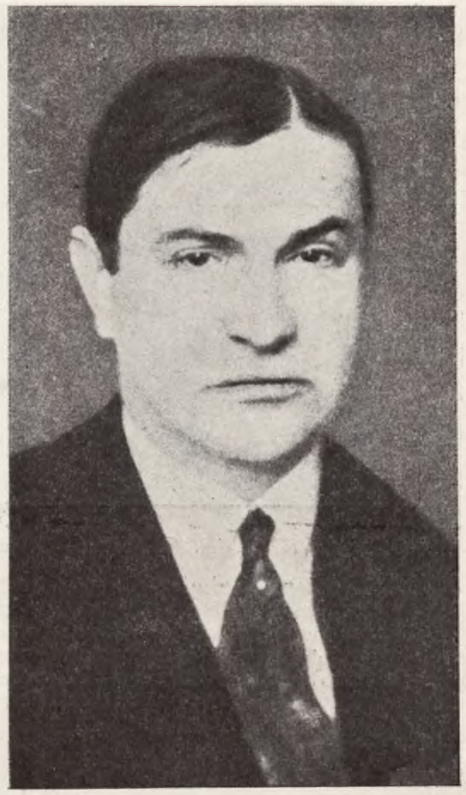
Z POŚROD MĘŻÓW STANU STOJĄCYCH NA STRA



Janusz Jędrzejewicz, Prezes Rady Ministrów



Dr. Ferdynand Zarzycki, Minister Przemysłu i Handlu



Bronisław Pieracki, Minister Spraw Wewnętrznych

możliwości dla importera i eksportera, pozwalając na zaangażowanie się w handlu międzynarodowym w takim stopniu, który dotychczas ze względu na przepisy celne, był znacznie utrudniony.

ŻEGLUGA MORSKA.

Ale port gdyński to nietylko nadbrzeże, baseny, dźwigi, magazyny, fabryki. Z portem gdyńskim ściśle związana jest nasza żegluga morska i handel morski. Trzy polskie towarzystwa obsługują swojemi linjami porty bałtyckie zachodnio-europejskie i Stanów Zjedn. A. P.

Niewątpliwie zarówno posiadany polski tonnaż okrętowy, jak i udział polskiej floty handlowej w obrotach zamorskich nie jest wielki. Ale pierwsze pozycje mamy zdobyte, a z poprawą konjunktury będziemy mogli pozwolić sobie na znaczniejsze powiększenie tonażu okrętowego i na rozszerzenie działalności naszych własnych linji okrętowych. Nie potrzebuję chyba przypominać, że ostatnio zakontraktowaliśmy dwa nowe wspaniałe statki transatlantyckie, a wkrótce zakontraktujemy kilka statków towarowych dla linji europejskich.

WIDOKI ROZWOJU GDYNI.

A jak przedstawia się dziś wykorzystanie tego tak wspaniałego portu i jakie realne widoki rozwoju ma on przed sobą?

Warto tu z naciskiem ponownie podkreślić, że budowa i rozbudowa portu gdyńskiego jest i była z punktu widzenia ściśle gospodarczego zupełnie słuszna. Polska jest i była zmuszona większość towarów skierować na północ i morzem na zachód i to przez port, będący w jej swobodnej dyspozycji. Mimo kryzysu przeładunek w Gdyni przekroczył już w 11-tu ub. miesiącach obecnego roku cyfrę całego ubiegłego roku z tem, że blisko trzy czwarte polskiego eksportu i blisko połowa polskiego importu przechodzi. już przez oba porty polskiego obszaru celnego.

Szalejący od szeregu lat kryzys gospodarczy niewątpliwie już zelżał zarówno u nas, jak i w całym dużym szeregu państw na świecie. Niewątpliwie znajdujemy się chwilowo w powolnym wzroście konjunktury. Warto się zapytać, jak się przedstawia przyszłość Gdyni?

Otóż zdaje mi się, że stosunkowo nie tak trudno jest określić przybliżony jej rozwój. Przy osiągnięciu cyfr polskiego handlu zagranicznego z r. 1929 Gdynia przeładuje 8— 10 miljonów ton, a Gdańsk niewiele mniej. Nie są to cyfry zbyt odległe, jeżeli zwrócimy uwagę, że Gdynia przeładuje w bież. roku zgórą 6 mil. ton, a przecież zwrócić musimy uwagę, że udział Polski w światowym handlu zagranicznym pozostaje zawsze jeszcze na bardzo niskim poziomie i że mamy przed sobą dużo do odrobienia, aby ten udział znacznie powiększyć w stosunku do możliwości produkcyjnej, zarówno w rolnictwie, jak i w przemyśle. Jeżeli zaś do tego dodamy, że Gdańsk przeładowuje w kilku ostatnich latach mniejwięcej trzy razy tyle, co przeładował tuż przed wojną — to licząc się z poważnym wzrostem przeładunku, łatwo się zorjentować, jaką nadzwyczajną rolę grają i grać będą w życiu go-



Prof. dr. Juljan Szymański, b. Marszałek Senatu, twórca światowej organizacji Polaków, mieszkających na obczyźnie, gorący rzecznik idei wszechsłowiańskiej



Mg. pr. Franciszek Sokół, Komisarz Rządu m. Gdyni



Henryk Floyar Rajchman, Podsekretarz Stanu Min. Prz. i Handlu

spodarczem Polski oba porty polskiego obszaru celnego.

Nie bardzo odbiegnę od rzeczywistości, jeśli stwierdzę, że Gdynia staje się od 2-ch zaledwie lat wielkim ośrodkiem polskiego rybołówstwa morskiego, ale co najważniejsza, staje się ośrodkiem handlu rybnego, a nawet ostatnio i przemysłu rybnego.

GDYNIA — PORTEM TRANZYTOWYM.

Osobno podkreślić muszę, że wyjątkowe dodatnie strony portu gdyńskiego, wysoka wartość i sprawność techniczna, taniość, dogodność położenia, wielka ilość bezpośrednich połączeń okrętowych, dogodne taryfy kolejowe i t. p. sprawiły, że Gdynia stale się coraz bardziej poważnym portem tranzytowym.

Na pierwszym miejscu stoi tu Czechosłowacja, której duża prężność handlowa zaznaczyła się wyraźnie w wykorzystaniu portu gdyńskiego dla towarów eksportowych, jak i importowanych przez Gdynię (drzewo, wyroby szklane, żelazne, porcelanowe, rudy, fosforyty, bawełna i t. p.). Na drugiem miejscu wymienić trzeba Rumunję, która przez Gdynię wywozi swe jaja, zboże, kukurydzę, owoce, wino i t. p., a przywozi śledzie, artykuły kolonjalne, a ostatnio nawet samochody ze St. Zjednoczonych. Rozwija się też coraz więcej tranzyt towarów sowieckich przez Gdynię. Nawiązywanie przez Sowiety coraz normalniejszych stosunków handlowych z całym szeregiem krajów, a ostatnio ze St. Zjedn., niewątpliwie wzmocni tranzyt towarów sowieckich przez Gdynię i przyszłość Gdyni jako portu tranzytowego.

HANDEL MORSKI.

Ale nawet najlepszy aparat przeładunkowy nic nie będzie wart, jeżeli ten warsztat nie będzie należycie wykorzystany przez aparat handlu, w danym wypadku przez handel morski. Jeżeli dobrze zorganizowany i silny, a solidny handel wogóle jest objawem siły gospodarczej każdego państwa i każdego narodu, to udział w handlu morskim i zamorskim był zawsze i jest ciągle dowodem i zadatkiem walnym bogactwa narodowego.

Mamy przed sobą drogę niewątpliwie długą, ale zato świetną. Stoi przed nami konieczność rozszerzenia zamorskich rynków zbytu, szczególnie poza Europą. Stoi przed nami przerzucenie się z dzisiejszego wywozu głównie surowców i półfabrykatów na wywóz wyrobów gotowych, by zwiększyć udział kraju w procesie przeróbczym tych surowców i półfabrykatów. W akcji tej niewątpliwie żmudnej i trudnej nie możemy się zrażać wielkiemi trudnościami, głównie finansowej natury. Wspomniana wyżej ewolucja już obecnie skromnie się zarysowująca, musi się odbyć w sposób systematyczny i konsekwentny przez rozszerzenie zainteresowania naszego aparatu finansowego, który musi sobie jasno i wyraźnie uświadomić, że wzmożenie ilości pieniądza płynie z ruchu towarowego i z ruchu towarów w handlu zamorskim w szczególności.

ROZWÓJ M. GDYNI.

Równolegle ze świetnym rozwojem portu gdyńskiego obserwujemy nadzwyczajny rozwój m. Gdyni,



Marjan Kandel, dyrektor departamentu przemysłowego Min. P. i H.



Franciszek Guzik, pułk. int. dypl., kierownik Centr. Zaop. Int.



Bernard Plewa, por. int., sekretarz kierownika Centr. Zaop.

która stanowi bezpośrednie oparcie dla portu. Licha wioska, licząca w roku 1913, a więc tuż przed wojną zaledwie zgórą 300 mieszkańców, podskoczyła już w r. 1923 do liczby 3.000 ludności. Widzimy tedy 10-krotny wzrost. To samo tempo utrzymuje się dalej. Bo po dalszych 10 latach Gdynia liczy dużo ponad 30.000 ludności. Wszystko przemawia za tem, że następne 10-lecie posunie Gdynię do miast liczących już setki tysięcy mieszkańców.

Z punktu widzenia gospodarczego chodzi nam o to, aby Gdynia nie stała się wyłącznie miastem urzędników, czy robotników. Gdynia musi się stać typowym miastem handlu morskiego i zamorskiego. Tu powstaną pokolenia solidnych, bogatych kupców polskich, którzy będą umieli rozprowadzać towar wielkiego polskiego zaplecza po portach i państwach całej kuli ziemskiej. Widzę przed sobą całe rodziny czysto polskiego kupiectwa morskiego, które stają się filarem dobrobytu społecznego państwa polskiego.

Gdynia stała się już symbolem wielkości Państwa Polskiego, w przyszłości stanie się symbolem dobrobytu gospodarczego Państwa. Gdyńskie sfery gospodarcze, fundujące w hali jednego z największych w Europie morskich dworców pasażerskich popiersia Prezydenta Mościckiego oraz Wodza Narodu i Budowniczego Państwa Polskiego, Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego oraz tablicę pamiątkową, składają zarazem oświadczenie uroczyste, że będą wiernie stać na straży wielkiego dzieła, któremu mają szczęście służyć.

BLANKA GUTOWSKA:

M G Ł A

O wieczorze z wodnej fali
Wyszła wiotka i bezwonna
W białych rozwiewnych wualach
Mgła, Mgła — Brzasku Dziwożona.

Zamazała obrys chaty,
Starła z sadu jarką zieleń,
Pogasiła barwy kwiatów,
Puch łabędzi w łąkach ściele.

Piersią czołga się przez ugór,
Czerń zabiera skibom czarnym,
Niesie sen zmęczonym pługom,
Łanom bujnym, chlebodajnym.

Zawiesiną gaz, koronek
Zbłękiciła ciemne świerki,
Przesłoniła oddalone
Borów, skał i gór wysterki.

Teraz wspina się na niebo
Nastalgiczna i wyniosła,
Koi żarnic tkliwych trzepot,
Stroi gwiazdy w białe giezła.

— — — — — — — — —
— — — — — — — — —

Mgło! Na wschodzie wstaje zwiastun
Słońca, twój kochanek — siłacz.
Zapłonęłaś już od Brzasku?
Jużeś się zarumieniła?

Ku Brzaskowi idziesz wszystka
I podajesz się w ramiona,
I rozwiewasz się w uściskach
Mgło, Mgło — Brzasku Dziwożono.

GDYNIA BRAMĄ WYPADOWĄ HANDLU CZECHOSŁOWACJI

Staraniem polsko - czechosłowackiego organizacyjnego komitetu handlowego, który powołano do życia w Morawskiej Ostrawie po powrocie kupców morawskich z wycieczki do Gdyni, a którego zadaniem ma być przygotowanie gruntu pod powstanie w Morawskiej Ostrawie towarzystwa czechosłowacko-polskiego dla eksploatacji Gdyni, odbyło się tu liczne zebranie, w którem wzięli udział najpoważniejsi kupcy i przemysłowcy w liczbie około 5000 osób — delegaci wszystkich izb handlowych, zakładów bankowych i kolei państwowych. Na zebranie przybył również konsul dr. Ripa i reprezentanci Polskich Kolei Państwowych oraz portu gdyńskiego z radcą Butnerem, tudzież goście z Gdyni w osobach wiceprezesa Izby Handlowej w Gdyni, prezesa Związku interesentów Portu, jakoteż delegaci izb handlowych z Katowic, Krakowa i Bielska.

Po przedstawieniu przez gości z Gdyni realnych możliwości współpracy z portem polskim, uchwalono jednomyślnie założyć w Morawskiej Ostrawie towarzystwo, które będzie miało na celu ożywienie stosunków handlowych Czechosłowacji z Gdynią.

O wielkiem zainteresowaniu się towarzystwem i wyjątkowem znaczeniu, jakie przywiązuje kupiectwo czechosłowackie do przyszłej działalności tego towarzystwa świadczy fakt, iż na członków zgłosiło się już kilkadziesiąt poważniejszych osobistości ze świata przemysłu i kupiectwa, deklarując udział w towarzystwie, sięgający u niektórych kilkaset tysięcy koron. Od przyszłego towarzystwa oczekuje czechosłowacki świat kupiecki spełnienia wielkiej roli. Pragnie on, by Gdynia zastąpiła Czechosłowacji inne porty i stała się jej bramą wypadową na cały świat.

TRANZYT TOWARÓW POLSKICH PRZEZ PRUSY WSCHODNIE I LITWĘ

Od dnia 1 listopada r. ub. uprzystępniona została komunikacja towarowa między Polską a Łotwą i Estonją tranzytem przez Prusy Wschodnie i Litwę. Mianowicie przesyłki towarów z terytorjum Polski i W. M. Gdańska są uskuteczniane na podstawie *bezpośrednich* kwitów towarowych na terytorjum Łotwy i Estonji tranzytem przez Prusy Wschodnie i Litwę. Opłatę przewozową oblicza się: a) jeżeli istnieją stawki ratyfy bezpośredniej — według tejże taryfy, b) we wszystkich innych wypadkach — według miejscowej taryfy kolejowej.

ZASZCZYTNE ODZNACZENIE GEN. STANISŁAWA BUŁAK-BAŁACHOWICZA.

Gen. Stanisław Bułak-Bałachowicz, popularyzator polskiej ekspansji morskiej, otrzymał od rządu francuskiego order Wielkiej Komandorji „Czarnej Gwiazdy Beninu" i od Stolicy Apostolskiej Wielką Wstęgę orderu św. Jerzego.

TOMASZ Ks. LUBOMIRSKI:

WYWIAD Z P. BOGUM. KEMPNEREM W SPRAWIE PRODUKCJI LNU W POLSCE

Dzięki uprzejmości wybitnego fachowca przemysłu lnianego p. Bogumiła Kempnera, redakcja „Floty Polskiej", miała możność uzyskania cennych informacji w sprawie rozwoju produkcji lnu w Polsce i zastosowania takowego w przemyśle krajowym. Polska, jako kraj wybitnie rolniczy, o glebie przeważnie słabszej, wyjątkowo nadaje się do produkcji lnu, który zwłaszcza na Kresach wschodnich, jest podstawowym czynnikiem w dochodowości gospodarstw średnich i małych. Zaznaczyć jednak należy że wielkie możliwości w dziedzinie produkcji lnu, były dotychczas bardzo pobieżnie wykorzystane a to z powodu braku fachowego doświadczenia poszczególnych rolników, w kierunku uszlachetnienia i ujednostajnienia typu swoich zbiorów, — warunków niezbędnych dla otrzymania odpowiedniej standaryzacji surowego lnu. Również i brak kapitału tamował rozwój i rozrost produkcji. Wieloletnie starania fachowców przemysłu lnianego i znawców wewnętrznego rynku zbytu, spowodowały połączone akcje, inicjatywy prywatne, ze współudziałem sfer rządowych, mające na celu reorganizację dotychczasowych metod produkcji, oraz sposobów wyprawy słomy lnianej na surowy len. Dla osiągnięcia dodatnich wyników, zostały rolnikom przyznane przez rząd kredyty w nasionach, oraz za pośrednictwem Uniwersytetu Wileńskiego i Towarzystwa Lniarskiego w Wilnie, zostali delegowani specjalni instruktorzy, których zadanie polegało na udzielaniu rolnikom fachowych wskazówek w kierunku uprawy gleby i sposobów przyrządzania surowego lnu, to znaczy, odpowiedniego moczenia i czosania słomy lnianej i odnośnej segregacji uzyskanego w ten sposób surowca. Dzięki tym intensywnym zabiegom produkcja krajowa poczyniła wielkie postępy, w kierunku rozszerzenia się i udoskonalenia jakości lnu i znalazła zastosowanie w krajowym przemyśle, wypierając wszechstronnie surowce egzotyczne, które to surowce zakupywane dotychczas zagranicą, przyczyniały się do uszczuplania naszych zapasów walut i dewiz, powodując z Polski odpływ kapitałów. W dobie obecnej kapitały te znalazły sobie nowe przeznaczenie, z racji zakupów krajowego surowca, równocześnie przyczyniając się do planowego wykorzystania warsztatów rolnych i umożliwiając dostosowanie takowych do potrzeb zwiększonej produkcji. Trudno pominąć milczeniem zasługi położone przez pana Bogumiła Kempnera w dziedzinie zwiększenia i udoskonalenia produkcji krajowej lnu, której to idei p. Kempner był jednym z pierwszych propagatorów.



P. Bogumił Kempner.

RUCH WSZECHSŁOWIAŃSKI W POLSCE

INAUGURACJA SŁOWIAŃSKIEGO TOWARZYSTWA LITERATÓW



Dr. Jerzy Pogonowski, teoretyk sztuki, slawista, tłumacz utworów dramatycznych z serbskiego i czeskiego.



Jerzy Bohdan Rychliński, poeta, powieściopisarz, tłumacz z angielskiego Conrada, Jack Londona i inn.



Stanczo Kisełkow, publicysta bułgarski, popularyzator piśmiennictwa polskiego w Bułgarji.



Radosław Krajewski, autor „Światosłowia"

Dnia 18 stycznia 1933 r. w Salonach Philipsa przy ul. Mazowieckiej 9 w Warszawie odbył się Wieczór Inauguracyjny Słowiańskiego Tow. Literatów.

Przy szczelnie napełnionych salach elitą umysłowości polskiej, w obecności dyplomacji i oficjalnych delegatów organizacji literackich i wszechsłowiańskich w Polsce na treść wieczoru złożyły się przemówienia p. tyt „Zadania Słowiańskiego Tow. Lit." (R. Krajewski), „Słowiańszczyzna powojenna" (Stef. Górzyński), „Najnowsze prądy w piśmiennictwie słowian" (dr. Jerzy Pogonowski).

Drugą część wieczoru wypełniły recytacje utworów poetyckich w językach polskim, czeskim, bułgarskiem i w serbskim.



Stefan Górzyński, redaktor „Bibljoteki Słowiańskiej", historyk piśmiennictwa polskiego.

Ze słowiańskiego Towarzystwa Sztuki i Kultury.

Dzięsięć lat temu, kiedy idea wszechsłowiańska była niepopularna w odrodzonej Polsce, kiedy w umysłach naszych pod słowem „panslawizm" rozumiano jedynie ówczesny rządowy panslawizm rosyjski, pojmowany jako zjednoczenie słowian pod rusyfikacyjnym rządem Rosji, powstało Słowiańskie Towarzystwo Sztuki i Kultury, założone z inicjatywy Xawerego Glinki, Radosława Krajewskiego, Szczęsnego, Rutkowskiego.

Skutkiem niekorzystnych warunków dla rozwoju tej wielkiej i wszechmocnej w niedalekiej przyszłości idei jej zwolennicy ogniskowali się w stosunkowo niewielkiem i zamkniętem kole.

We władzach jednakże tej instytucji, której stale przewodniczy prof. Jerzy Kurnatowski, były najbardziej wybitne jednostki z elity umysłowości słowiańskiej, że wspomnę tu tylko prof. Kryńskiego, profesora W. M. Kozłowskiego, Leona Chrzanowskiego, prof. Szobera, prof. Tadeusza Zielińskiego, prof. Adolfa Czernego, wielu literatów jak Józef Relidzyński, Feliks Gwiżdż, Witold Bunikiewicz, Marjan Dienstl-Dąbrowa, Wanda Melcer, Ludwik Skoczylas i najwybitniejsi zamieszkujący w Polsce przedstawiciele świata sztuki i kultury innych narodów słowiańskich.

Z pośredniej lub bezpośredniej inicjatywy tego Towarzystwa zorganizowano kilkanaście zjazdów wszechsłowiańskich w Polsce i wystaw prasy (ukraińskiej) i malarstwa.

W skład nowoobranego Zarządu tego wszechsłowiańskiego Towarzystwa wchodzą: pp. Jerzy Kurnatowski, Bronikowski, Kurz, Rutkowska, Łukasewicz,

Górzyński, Kurnatowska, Rudzińska, Czałczyński Rad. Krajewski, Kułakowski, Maresz, Nikołow, Szczęsny Rutkowski.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli pp. Sukiertowa-Biedrawina, Antoni Bogusławski i Liperowski.

Towarzystwo stale urządza odczyty z dziedziny kultury słowiańskiej, które odbywają się w każdą środę po 15-ym każdego miesiąca. Przewidziany jest również szereg wystaw z dziedziny sztuki czystej i stosowanej (obrazy, grafika, hafty). Pozatem, w celu bliższego zapoznania się członków i sympatyków Towarzystwa, oraz szerzenia ideologji Słowiańszczyzny, są urządzane w każdą 1-szą środę w miesiącu zebrania towarzyskie, połączone z koncertami i recitalami z dziedziny muzyki i literatury słowiańskiej.

W najbliższym czasie r. b. będzie urządzony uroczysty obchód 10-lecia Słowiańskiego T-wa Kultury i Sztuki. Przy tej okazji przypominamy, że Towarzystwo jest pierwszem towarzystwem panslawistycznem w Polsce Odrodzonej; że w dalszym ciągu, będąc Towarzystwem apolitycznem, dąży do jednoczenia wszystkich Słowian, niezależnie od ich przekonań politycznych na gruncie sztuki i kultury.

Telefon Sekretarjatu Generalnego (8.78-30) czynny codziennie w godz. 3 — 5 pp.

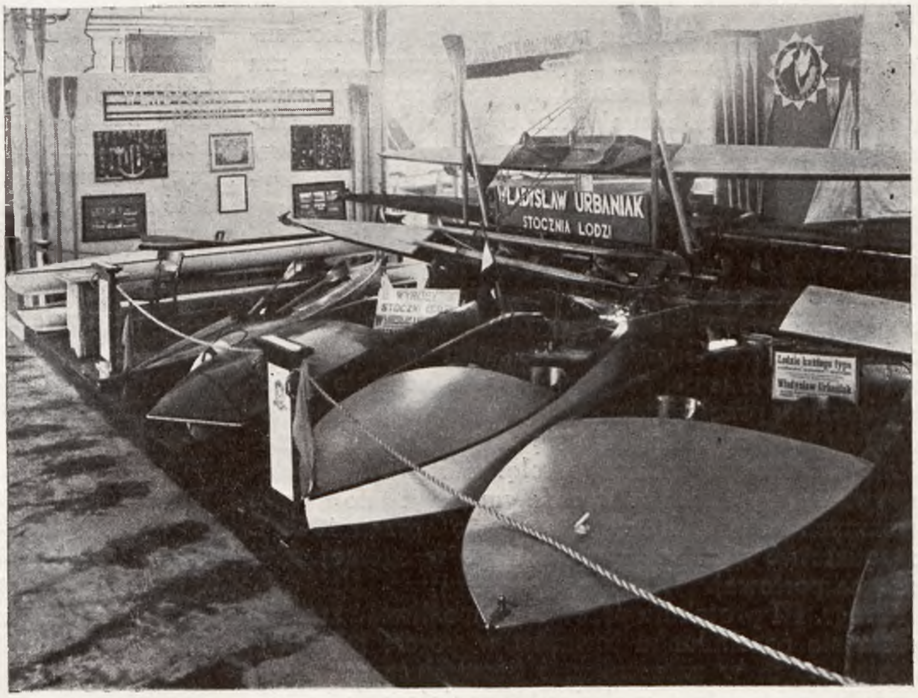
WIECZÓR POLSKO-BUŁGARSKI W WARSZAWIE

W obecności pełnomocnego ministra Królestwa Bułgarji p. Iwana Altinowa i jego dorodnej małżonki w salonach Polskiego Tow. Artystycznego (Trębacka 10) odbył się uroczysty wieczór, poświęcony twórczości Bułgarji.

Przyjazne stosunki Cara Borysa z Królem Jugosławji Aleksandrem, to zacieśnianie się węzłów przyjaźni słowian bałkańskich odbiło się szerokiem i radosnem echem w Polsce, stąd też nastrój na tym uroczystym wieczorze był jeszcze bardziej serdeczny i życzliwy, niż na innych polsko-bułgarskkich uroczystościach w Warszawie.

Na treść tego wieczoru, zorganizowanego przez Stanczo Kisełkowa, złożyły się: przemówienie znanego poety Antoniego Bogusławskiego i jego przekłady jędrną polszczyzną bardziej cennych utworów poezji bułgarskiej. Charakterystyka ducha dziejów słowiańszczyzny, wypowiedziana przez Stefana Górzyńskiego. Śpiew ujmujący Niny Grudzińskiej, Stanisława Paria i wykonane z maestrją i temperamentem na skrzypcach przez Stanczo Kisełkowa narodowe melodje bułgarskie i jego własne kompozycje artystyczne.

Bardzo miłe wrażenie na obecnych wywarła osoba obecnego pełnomocnego ministra bułgarskiego p. Iwana Altinowa, jako dyplomaty, posiadającego szeroką wiedzę i obejmującego swą świadomością szerokie widnokręgi polityki światowej, i jako szczerego patrjoty bułgarskiego, b. życzliwie usposobionego do bratnich narodów słowiańskich.



Stoisko firmy Wł. Urbaniak na kajakowej wystawie w Warszawie 1933 r.

UMOWA POLSKO-GDAŃSKA

Rozwinięciem i wykorzystaniem gospodarczem umowy polsko-gdańskiej z dn. 5 sierpnia 1933 r. — jest protokuł, podpisany w Warszawie w dn. 18 września roku bieżącego.

Całość protokułu składa się: a) z 8 paragrafów, stanowiących podstawę protokułu, b) z załączników, dotyczących przywozu i wywozu przez port gdański, wraz z objaśnieniami i zastrzeżeniami, c) z pism prezesów delegacyj, omawiających potrzebę obniżki kosztów przeładunku w Gdańsku, wraz ze zwróceniem uwagi na potrzebę dokonania oszczędności, ze wskazaniem sposobu, w Radzie Portu Gdańska.

Paragraf 1 protokułu stwierdza, że ilości pewnych (wyszczególnionych w załączniku) towarów „winnyby zostać przeładowane przez port gdański w okresie jednego roku, to znaczy od 1 października 1933 roku do 30 września 1934 r.".

Następnie jednak zarówno Rząd Polski jak i Senat W. M. deklarują, że „powezmą, każdy w granicach swej kompetencji i możliwości finansowych, odpowiednie środki celem dostosowania kosztów przeładunku w porcie gdańskim do poziomu, odpowiadającego potrzebom gospodarczym zaplecza i czyniącego ten port zdolnym do zwalczenia konkurencji innych portów".

Ta deklaracja posiada swoistą wagę, gdyż komentuje ona jakby paragraf I (wraz z przynależną mu listą towarów) w ten sposób, że poniekąd stwierdza brak obecnie dostatecznej atrakcyjności portu gdańskiego — ze względów na wysoki poziom kosztów przeładunku. Podkreśla ponadto najzupełniej wyraźnie małą zdolność konkurencyjną portu gdańskiego i równie wyraźnie stwierdza, że port gdański dzisiaj nie odpowiada potrzebom gospodarczym zaplecza. Mówiąc o konkurencyjności innych portów, ma na myśli przedewszystkiem porty niemieckie. Ten brak konkurencyjności Gdańska w stosunku do innych portów, mamy wrażenie, że nie jest tylko wynikiem różnicy kosztów przeładunku. W stosunku do portów niemieckich inny czynnik zdaje się odgrywać rolę, szczególnie zasługującą na uwagę rolę: mianowicie, dostosowywanie się Gdańska w dalszym ciągu do tych skromnych zadań, które mu dawno przed 1914 r. gospodarstwo niemieckie wyznaczyło w ogólnej swej polityce portowej.

Paragr. III protokułu przewiduje możliwość zmniejszenia się przeładunku towarów w porcie gdańskim wymienionych w załączniku, i przewiduje w takim wypadku następującą reakcję: 1) zmniejszenie w jednym towarze może być zastąpione przez samoistną zwyżkę w innym, i 2) o ile zaś nie następuje ta zwyżka —wówczas „Rząd Polski i Senat W. M. rozpoczną negocjacje co do możliwości kompensaty w dziedzinie przeładunku innych towarów".

Protokuł przewidział utworzenie t. zw. Komisji Parytetowej „której zadaniem będzie badanie rozwoju obrotu morskiego, studja nad kwestją zagadnienia kosztów przeładunku oraz sprawdzanie statystyk obrotu morskiego i materjałów, odnoszących się do kolaboracji portów morskich polskiego obszaru celnego. Powyższa Komisja winna przedstawiać Rządowi Polskiemu oraz Senatowi W. M. Gdańska 3-miesięczne sprawozdania oraz wnioski, dotyczące zmian, które należy przeprowadzić w załączonym spisie towarów. W szczególności będzie ona miała powierzone sobie przygotowanie zebrań, przewidzianych w układzie z dn. 4.8. 1933 r.

Przed paru dniami ustalono zostało, że Komisja Parytetowa składać się będzie z 4 członków — po 2 delegatów ze strony Polski i Gdańska.

W protokule znajduje się oświadczenie, że Rząd Polski nie będzie stosował na niekorzyść Gdańska żadnych różnić w traktowaniu w wypadkach, gdy idzie o sprawy, dotyczące pozwoleń przywozowych oraz zniżek celnych.

Charakterystyczne jest dalsze wypowiedzenie się Senatu Wolnego Miasta w sprawie żydowskiej, a mianowicie: „Senat W. M. oświadcza, że kupcy pochodzenia izraelickiego mają zupełną swobodę wykonywania swych czynności handlowych na terytorjum gdańskiem"........ Ta swoboda nie będzie w niczem naruszona lub skrępowana, a w razie potrzeby udzieli Senat potrzebnych zapewnień dla uspokojenia opinji danych sfer handlowych.

Ta sui generis „klauzula bezpieczeństwa" jest dlatego charakterystyczną, że jej potrzeba pozostaje w związku z rozwojem przeładunków w porcie gdańskim.

Jak wiadomo, w chwili obecnej cały szereg osób pochodzenia żydowskiego, prowadzących handel międzynarodowy (idzie nam bowiem o całość zaplecza Gdańska), unika Wolnego Miasta i poszukuje innych dróg zastępczych. Cierpi na tem nietylko przeładunek w Gdańsku, lecz w pewnym stopniu i Gdyni, gdyż przy szukaniu dróg zastępczych ta ostatnia może zostać z tych lub innych względów ominięta.

Znamienne jest kategoryczne stwierdzenie przez Senat W. M., że posiada środki dla uspokojenia opinji sfer handlowych, w razie dokonania się jakiegoś ograniczenia czy skrępowania swobody czynności handlowych przez osoby pochodzenia żydowskiego.

W dn. 30 września 1934 r. protokuł automatycznie wygasa — z zastrzeżeniem, że obie strony mogą postawić przed tym terminem jego przedłużenie. W wypadku jednak, gdyby układ z dn. 5.8. 1933 r. został wymówiony wcześniej, to równocześnie z tem przestanie obowiązywać w tymże terminie i protokuł.

Do protokułu dołączony jest następujący wykaz towarów, które winnyby przejść przez port gdański.

Towary	*Poz. taryf. celn.*	*Ilość tonn*
Wywóz		
Zboże	1/1	300.000
Mąka	3/1, 4/1	25.000
Spirytus	27/3.4	2.000
Sól	33	10.000
Otręby, makuchy i inne pasze	39/2	20.000
Melas	39/4	30.000
Nafta, parafina i t. p.	52/8,85	50.000
Skóry	54, 55	1.000
Drzewo i wyroby drzewne	58, 59, 60, 61	560.000
Strączkowe	1/2	38.000
Nasiona	62/1-11,62/15 i 62/18	12.800
Węgiel i koks (	79	3.000 000
Smoła i terpentyna	80/1-2 i 86	6.500
Sole potasowe, saletra i soda	89,90,103,105/2	34.000

„Pol. Gospodarcza". (D. c. n.)

WYSTAWA POLSKIEGO PRZEMYSŁU LUDOWEGO W HOLANDJI

W dniach 20 i 21 października r. ub. otworzona została przez wielki holenderski dom towarowy „Beyenkorf" jednocześnie w trzech jego filjach, t.j. w Hadze, Amsterdamie i Roterdamie, wystawa polskiego przemysłu ludowego, na której wystawione zostały także obrazy olejne, oraz drzeworyty różnych polskich artystów malarzy.

Wystawa w Amsterdamie przedstawia się wyjątkowo okazale i artystycznie, zajmuje przestrzeń długości 25 m. i szerokości 6 m.

Wystawiono następujące eksponaty: ceramika huculska, makaty i taśmy huculskie, wyroby huculskie ze skóry nabijane metalem, wyroby huculskie z drzewa, wyroby zakopiańskie z drzewa, rzeźby szkoły przemysłu drzewnego w Zakopanem, wyroby łowickie z drzewa, małe metalowe figurki w stylu nowoczesnym, alabastry Czartoryskich, wyroby z rafji z Rudnika nad Sanem, reprodukcje obrazów, głównie Stryjeńskiej, wydawnictwa Mortkowicza, także i pocztówki, trzy wielkie naturalnych rozmiarów lalki w strojach ludowych, paciorki i naszyjniki, kilkadziesiąt obrazów olejnych i drzeworytów.

Wystawa trwać miała 2 tygodnie. Eksponaty naogół bardzo się podobają, a holenderska krytyka zwraca uwagę na wysoki poziom artyzmu naszego ludu i różnych warsztatów ręcznego przemysłu artystycznego. Należy nadmienić, że prócz obrazów inne eksponaty zostały zakupione przez przedstawicielkę firmy Beyenkorf u producentów w Polsce. Wyniki wystawy oceniane są przez dyrekcję firmy w sposób następujący:

Pomimo zmniejszonej siły nabywczej publiczności oraz zbyt wygórowanych cen na niektóre wyroby polskie, szczególnie tych firm, które niedostatecznie były zorjentowane w nowym rynku zbytu, — wynik wystawy jest wyjątkowo pomyślny.

Największem powodzeniem cieszyła się ceramika huculska, wzbudzając podziw swą oryginalnością, przyczem ceny jej były przystępne. Bardzo znaczny transport waz, talerzy, podstaw do lamp i t. p. został prawie całkowicie sprzedany.

Na drugiem miejscu co do powodzenia postawić można *polskie wyroby z drzewa:* talerze i pudełka rzeźbione zakopańskie, w pewnej mierze i rzeźby ze Szkoły Przemysłu Ludowego w Zakopanem.

Prawie wszystkie kartki, reprodukcje Stryjeńskiej (oprawione), zostały już w pierwszych dniach wystawy sprzedane.

Nowoczesne wyroby metalowe spotkały się z mniejszem uznaniem, gdyż firmy wiedeńskie oferują podobne wyroby po cenach niższych.

Alabastrów było zamało, aby sądzić o możliwości większego ich zbytu w Holandji. Naogół we wszystkich działach sprzedaż była niezwykle ożywiona, wyjątek stanowiły obrazy olejne.

Konsulat Rzeczpospolitej Pol. w Amsterdamie.

ABISYNJA A POLSKA

Handel zagraniczny Abisynji nie da zobrazować się ściśle wobec braku dokładnej statystyki oficjalnej, należy jednak podkreślić, że kraj ten stanowi poważny rynek importowy, którego chłonność wzrasta z każdym rokiem, gdyż ludność coraz bardziej europeizuje się. Zajmując obszar prawie dwa razy większy, niż Polska, posiada Abisynja zaledwie 12 miljonów ludności, to też interesuje się ona w pewnym stopniu osiedlaniem się cudzoziemców. Ludność etjopska, która zamieszkuje Abisynję, stoi na dość niskim stopniu rozwoju kulturalnego. Rolnictwo znajduje się w stanie pierwotnym, brak jest racjonalnej uprawy pól i urządzeń irygacyjnych. Eksport, który dotychczas przewyższał import, obejmuje jedynie surowce, mianowicie kawę, kość słoniową, skóry i futra, złoto. Kopalnie złota i platyny prosperują źle i urządzone są bardzo pierwotnie. Węgiel nie jest eksploatowanym, choć pokłady jego są znaczne. *Import towarów zagranicznych rozpoczął wzrastać dopiero w ciągu ostatnich lat, przyczem wiele krajów zdołało ugruntować już swe wpływy.* Zaliczyć należy do nich przedewszystkiem: Anglję, Francję, Włochy, Niemcy, Belgję, Stany Zjednoczone, Japonję i Czechosłowację. Japonja zainteresowała się Abisynją dopiero przed 2-ma laty, obecnie zaś duża ilość galanterji i tkanin, znajdujących się na rynku, jest pochodzenia japońskiego. Rosja Sowiecka zdołała również wprowadzić na rynek ten naftę i oleje swej produkcji. Czechosłowacja dostarcza głównie wyroby szklane, naczynia emaljowane i wyroby włókiennicze.

Wprowadzenie i ugruntowanie szeregu produktów przez państwa zagraniczne dowodzi, że *dla eksportu polskiego istnieją również poważne widoki zbytu.* Do artykułów, które mogłaby Polska wywozić do Abisynji, zaliczyć należy przedewszystkiem: rury, wyroby szklane, włókiennicze, meble gięte i dykty, jedwab sztuczny, naczynia emaljowane, produkty chemiczne, aparaty elektryczne, papier i przybory do pisania. Możliwem jest również wprowadzić materjały budowlane, przyczem zaznaczyć trzeba, że dokonywane są obecnie próbne tranzakcje w zakresie cementu polskiego i dykt. Wódka t. zw. czysta znajduje chętnych nabywców. Zbyt ubrań gotowych jest możliwy, głównie jednak istnieje zainteresowanie sprowadzeniem z Polski umundurowania dla wojska i policji. Przy pewnych zmianach technicznych udałoby się lokować pługi i inne maszyny rolnicze produkcji polskiej. Z pośród środków leczniczych poważny zbyt winien znaleść neosalutan, którego cena okazuje się konkurencyjną w porównaniu z podobnemi preparatami zagranicznemi.

Istniejące możliwości zbytu winni eksporterzy polscy niezwłocznie wykorzystać, nawiązując stałe stosunki handlowe z odbiorcami w Abisynji. Poważnem ułatwieniem w zapoznaniu importerów abisyńskich z wyrobami polskimi stać się może ruchoma wystawa prób i wzorów produkcji polskiej, organizowana przez Państwowy Instytut Eksportowy, a przeznaczona do obesłania rynków Bliskiego Wschodu.

Konsulat gen. Rzeczypospolitej w Tel-Aviv
i poselstwo R. P. w Kairze.

TUNIS — MOŻLIWOSCI OSIEDLANIA SIĘ W TUNISIE

Podobnie jak w Marokku, władze Tunisu nie robią dotychczas żadnych trudności przy osiedlaniu się cudzoziemców na stałe w celu prowadzenia handlu lub przedsiębiorstwa przemysłowego. Z chwilą przybycia cudzoziemca do Tunisu na podstawie wizy pobytowej, udzielonej przez Konsulat francuski, petent winien załatwić wymagane formalności policyjne.

Otwierając przedsiębiorstwo, cudzoziemiec musi zgłosić się w celu rejestracji do urzędu podatkowego (Bureau des Contributions); taksa wpisowa jest bardzo niska i wynosi zaledwie kilka franków. Prowadzenie ksiąg handlowych nie jest wymagane. Podatki są wymierzane po upływie jednego roku na podstawie kategorji przedsiębiorstwa i są bardzo niskie. Od małych pracowni podatek roczny wynosi 35.— franków.

Ustosunkowanie się władz tunetańskich do obywateli polskich cechuje wielka życzliwość.

Według oficjalnych danych w Tunisie mieszka 188 obywateli polskich na około 195.293 ludności europejskiej, a w Marokku 161 na około 172.481 europeiczyków. Udział Polaków jest więc mały.

Konsulat Rzeczp. Polskiej w Marsylji

DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH DO INDJI BRYTYJSKICH

Sytuacja gospodarcza w Indjach Brytyjskich wykazuje znaczną poprawę w roku bieżącym, co łączy się z dobremi wynikami zbiorów, a temsamem zwiększoną zdolnością nabywczą ludności. Dowodem ożywienia tendencyj rynkowych jest znaczny napływ do Indyj przedstawicieli firm zagranicznych. Ruch budowlany i inwestycyjny świadczy również o pomyślnem kształtowaniu się sytuacji gospodarczej.

Dla towarów polskich możliwości zbytu kształtują się pomyślnie, zainteresowanie artykułami naszej produkcji rośnie, czego dowodem jest uzyskanie w ostatnich miesiącach poważnych zamówień. Do wzmożenia ekspansji naszej na terenie Indji niezbędnem jest jednak czynne współdziałanie ze strony polskich producentów i eksporterów, którzy przeważnie nie doceniają potrzeby utrzymywania bezpośrednich stosunków, a uciekają się do pośrednictwa zagranicznych firm eksportowych. W dążeniu do zaintresowania jak najszerszych kół odbiorców indyjskich towarami polskiemi Konsulat R. P. w Bombaju organizuje w swym lokalu wystawę eksponatów produkcji polskiej. Z inicjatywy tej winni skorzystać eksporterzy polscy i obesłać ekspozycję tę możliwie jaknajszerzej próbkami i wzorami, uzupełniając kolekcje te należycie skalkulowanem i cenami.

STOSUNKI HANDLOWE ALGIERU Z POLSKĄ

Algerja jest jedyną posiadłością zamorską Francji, któórą należy uważać za przedłużenie Metropolji z punktu widzenia eksportera zagranicznego.

Przedewszystkiem bbowiem towar francuski nie opłaca cła przy przewozie bezpośrednim do Algerji na statkach francuskich, tuniskich, marokkańskich lub madagaskarskich. Dotyczy to także towarów obcych, które uiściły stawki celne przy imporcie do Francji i przewożone są bezpośrednio do Algerji. W innym wypadku wszelkie towary zagraniczne, importowane do Algerji, opłacają cło według taryfy obowiązującej we Francji. Ponadto w Algerji obowiązują te same ograniczenia kontygentowe, co we Francji, za wyjątkiem węgla, który nie jest w Algerji skontyngentowany. Także wyjątek stanowi drzewo, na które przewidziane są dla Algerji specjalne kontyngenty.

Możliwości eksportu produktów polskich do Algerji są ograniczone, lecz w szeregu pozycji nienależycie wykorzystane.

Dane odnośnie węgla zawierają ilości, które weszły w obręb celny Algerji. Faktycznie przywieziono do portów algierskich węgla z Polski: w 1932 roku — 64.488 ton, w ciągu 8-miu miesięcy 1933 roku — 79.625 ton, z czego na poszczególne porty przypada: Algier 29.912 t., Bone 29.967 t., 19.746 ton.

Spadek eksportu z Polski wykazuje drzewo. Jest to obbjaw niekorzystny, biorąc pod uwagę, że możliwości w ramach ustanowionych przez kontyngenty są w roku bieżącym większe, niż w 1932 roku.

Rozpatrując kwestję ogólnie, można stwierdzić, że przy istniejących przepisach celnych i ograniczeniach kontyngentowych, eksport do Algerji jest możliwy w tych samych branżach, w których istnieją obroty z Francją.

PALESTYNA — PORT W HAIFIE

Prace dookoła budowy portu w Haifie są na ukończeniu. Na przestrzeni, obejmującej około 168 hektarów, wybudowano dwa duże mola i falochrony, jedno długości 2 i pół klm., a drugie— 800 metrów. Przez zasypanie pewnej części zatoki haifskiej, uzyskano stosunkowo dużą przestrzeń nadbrzeża, tak, że 3 duże statki mogą równocześnie być obsługiwane w porcie. Dźwigi z chwytami o udźwigu 5 ton ułatwiają pracę.

Znaczenie portu haifskiego polega na tem, że posiada on niejako naturalną redę, utworzoną przez pasmo górskie Karmel, i w pewnych porach roku (grudzień, styczeń i luty), kiedy morze jest burzliwe, załadowanie i wyładowanie będzie się mogło odbywać w Haifie bez znacznych przeszkód, podczas gdy ładunek w Jaffie jest niemożliwy.

Pod względem handlowym port haifski ma pewne znaczenie w kierunku odciążenia Kanału Sueskiego; znaczenie to jednak spotęguje się z wybudowaniem kolei Haifa — Bagdad i przedłużeniem jej do Teheranu.

Z portem w Haifie łączy się ściśle linja naftowa („pipeline") Kirkuk—Morze Śródziemne, której wykończenie spodziewane jest pod koniec następnego roku kalendarzowego. Jedną z końcowych stacyj linji naftowej będzie Haifa, drugą — Tripoli w Syrji.

Konsulat polski w Tel-Aviv.

Z WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

GAZOWNIA MIEJSKA W ŁODZI



Inż. Wacław Wojewódzki, komisarz rządowy m. Łodzi, Kawaler „Krzyża Niepodległości" i „Polonia Restituta"

Gazownia w Łodzi uruchomiona w r. 1869 przez Towarzystwo zagraniczne należy do najstarszych w kraju. Rozwój gazowni do roku 1900 szedł w dość powolnym tempie. Na początku gazownia produkowała od 300.000 — 600.000 m. gazu rocznie i dopiero w roku 1898 produkcja gazu dochodzi do 4.000.000 mtr. i w roku 1913-14 osiąga 10.600.000 m.

W latach wojennych konsumcja gazu spada: w roku 1914-15 do 6.000.000 mtr. i dopiero w latach inflancji zaczyna znów szybko wzrastać, osiągając w roku 1922-23 punkt kulminacyjny, mianowicie11,4 miljonów m. Po waloryzacji cen produkcja znowu spada do 7.400.000 m., w roku 1926-27 wzrastając później w roku 1930-31 do 9.400.000 m.

Dwa lata ostatnie zaznaczyły się spadkiem zużycia gazu, co zresztą znajduje uzasadnienie w panującym kryzysie gospodarczym. W ostatnim roku gazownia oddała 8.800.000 m. gazu, czyli przeciętnie 15 m na głowę mieszkańca. Zużycie to jest małe, tłumaczy się jednak charakterem zaludnienia m. Łodzi, która posiada w 80 proc. ludność robotniczą, dla której korzystanie z gazu jest jeszcze luksusem. Przytem gazownia posiada przestarzałe urządzenia i dlatego produkcja gazu jest droga. W roku bieżącym jednak przystąpiła gazownia do budowy nowoczesnej piecowni oraz rozbudowy sieci, tak że z początkiem 1934 roku po uruchomieniu nowej piecowni (w styczniu 1934 roku) koszta produkcji zostaną znacznie obniżone, a co zatem idzie i cena gazu zostanie zniżona i tym sposobem korzystanie z gazu zostanie uprzystępnione najszerszym warstwom ludności.

Obecnie gazownia liczy 13.700 konsumentów, a sieć głównych rurociągów miejskich ma 145 klm. długości.

38 proc. gazu wyprodukowanego zużywają prywatni odbiorcy dla użytku domowego (kuchnie i inne aparaty), 24% przemysł, głównie przemysł włókienniczy (przeszło 12%) i przeszło 20% stanowi oświetlenie miejskie.

W roku 1932-33 gazownia przerobiła 16.956 tonn węgla i wyprodukowała z niego 8.800.000 m. gazu, wytworzyła 11,958 tonn koksu i 825 tonn smoły pogazowej. Smołę gazownia sprzedaje w stanie surowym. Produkty uboczne, t. j. koks i smoła znajdują zawsze chętnych nabywców na rynku miejscowym. Wody amoniakalnej gazownia nie przerabia.

PABJANICE

Miasto przemysłowe, liczące 46.000 mieszkańców, o historycznej przeszłości (otrzymało prawo Magdeburskie za czasów Króla Wład. Łokietka — było własnością biskupów Krakowskich). Wraz z Łodzią tworzy ośrodek przemysłu włókienniczego. Pozatem posiada dwie duże fabryki: papieru i chemiczną.

Miasto przez okupantów wrogów zaniedbane, przemysł zniszczony przez rekwizycje niemieckie, stosunkowo szybko po 1918 r. odzyskuje swój wygląd i znaczenie.

Samorząd przeprowadził szereg kosztownych inwestycyj, jak elektryfikację, rzeźnie i inne. Obecnie najpilniejszemi są: kanalizacja i wodociągi, które prawdopodobnie przy pomocy „Funduszu Pracy" z czasem będą zrealizowane.

Roman Józef Jabłoński, Komisarz Rządowy dla tymcz. zarządu sprawami miasta Pabianic, objął na zasadzie dekretu Min. Spr. Wewn. i Pana Wojewody Łódzkiego swe funkcje 12 lipca 1933 roku.

W r. 1897 w wojew. krakowskiem, gimn. w Bochni, Rzeszowie i Pradze Czeskiej, studja uniwersyteckie rozpoczął w Krakowie, przerwał na skutek wybuchu wojny. Odbył kampanję ukraińską i bolszewicką w stopniu porucznika, ostatnio był dyrektorem K. K. O m. Pabjanic, którą założył w 1919 r.



Roman Józef Jabłoński, komisarz rządowy m. Pabjanic.

P O Z N A Ń



Cyryl Ratajski, prezydent m. Poznania b. minister spraw wewnętrznych.

W szeregu dzisiejszych miast Polski Poznań zajmuje jedno z pierwszych miejsc. Jest to ważny punkt komunikacyjny, strategiczny i największa placówka gospodarcza na zachodnich ziemiach Polski. Dziś miasto liczy 246.000 mieszkańców, w czem 96 proc. Polaków, 3 i pół proc. Niemców, pół proc. Żydów. Prezydentem miasta jest p. Cyryl Ratajski, b. Minister Spraw Wewnętrznych.

W historji Polski Poznań odgrywał wybitną rolę. Był on pierwszą stolicą Polski. Tu, na wyspie Tumskiej, rezydowali Mieczysław I i Bolesław Chrobry, budowniczowie Polski mocarstwowej. Tu Mieczysław I założył pierwszą w Polsce świątynię chrześcjańską katedrę poznańską. Wyspa tumska była też siedzibą pierwszego polskiego biskupa, a dziś jest siedzibą głowy kościoła w Polsce, ks. kardynała Prymasa Dr. Augusta Hlonda. W roku 1000 Bolesław Chrobry przyjmował na wyspie tumskiej cesarza Ottona III, udającego się do grobu św. Wojciecha w Gnieźnie.

W roku 1253 na lewym brzegu Warty założył nowe miasto książę Przemysław I. Dlatego też Poznań nazywamy grodem Przemysława. W roku 1516 biskup Jan Lubrański założył w Poznaniu akademję. W 17 wieku miasto cierpiało wiele wskutek wojen szwedzkich. Spłonęło wtedy 14 kościołów i 4 klasztory. Z gruzów dźwignęło się miasto za rządów Stanisława Augusta. Wysłana przez króla komisja Dobrego Porządku zajęła się uporządkowaniem miast.

Po wypędzeniu Niemców miasto rozwija się bardzo pomyślnie. Powstaje Uniwersytet, Wyższa Szkoła Handlowa, nowe gimnazja, przybywają nowe okazałe budowle, powstaje spalarnia śmieci, przez co polepszają się stosunki higjeniczne miasta i nowa elektrownia. W maju każdego roku odbywają się w Poznaniu Międzynarodowe Targi, a w roku 1929 miała tu miejsce Powszechna Wystawa Krajowa, będąca przeglądem tego, co Polska w ciągu 10 lat swej niepodległości zbudowała.

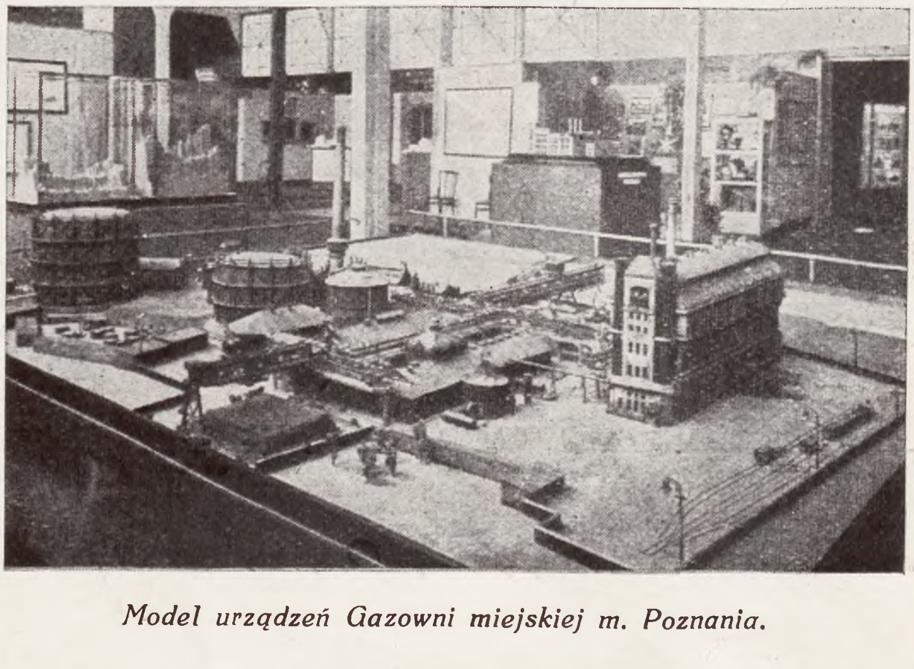
Najważniejszą placówką gospodarczą w Poznaniu jest fabryka H. Cegielski, obejmująca 3 działy: 1) dział maszyn rolniczych, 2) dział urządzeń gorzelniczych i cukierniczych i 3) dział wagonów i parowozów. Sprawom wychowania fizycznego służy, oprócz licznych boisk sportowych i kortów tennisowych, nowocześnie urządzony stadjon sportowy, obliczony na 25.000 miejsc, a latem Łazienki Miejskie nad Wartą.

Port na Warcie wykazuje bardzo ożywioną działalność, a po jego rozbudowaniu stanie się Poznań najważniejszym portem śródlądowym w Polsce.

GAZOWNIA MIEJSKA W POZNANIU.

Gazownia Miejska w Poznaniu, mająca zgórą 75-letnią historję rozwoju, posiada dziś urządzenia wytwórcze, odpowiadające najwyższm wymogom nowoczesnej techniki oraz dostateczne rezerwy, zapewniające spokojny ruch i dalszy rozwój produkcji, a mianowicie: nową piecownię o komorach pionowych i ruchu ciągłym, zdolną do produkcji 85—90.000 m³ na dobę, i starą piecownię o komorach poziomych która po uskutecznionym gruntownym remoncie stanowi dalszą rezerwę; zakład dwugazu o wydajności 24.000 m³ na dobę; instaratownię do chłodzenia 120.000 m³ gazu w ciągu 24 godzin, z możnością rozszerzenia jej na wydajność dobową 175.000 m³; benzolownię dla produkcji 25.000.000 m³ gazu rocznie; destylarnię smoły o zdolności przetwórczej 24 ton smoły surowej na dobę; fabrykę amonjaku do przerabiania surowej wody amonjakalnej z 200 ton węgla na dobę; dobrze urządzone warsztaty mogące wykonać nietylko bieżące naprawy ale i większe zmiany oraz przebudówki urządzeń.

Przytoczona wyżej całość jest dowodem, który świadczy wymownie o zastosowaniu przez dzielne kierownictwo zakładu gazowego w osobie p. dyrektora Antoniego **Dziurzyńskiego** najnowocześniejszych urządzeń technicznych, zapewniających dalszy rozwój Gazowni.



Model urządzeń Gazowni miejskiej m. Poznania.

GAZ JEST TANIEM ŹRÓDŁEM CIEPŁA

Tak często słyszy się obecnie, że elektryczność wypiera gaz, że gaz jest przeżytkiem i t. p. Czy to prawda?

Wyświetlamy sobie tę sprawę w sposób dostępny, opierając się na cieple, jakie nam dają te dwa źródła energji. A więc miarą spożycia elektryczności jest kilowat—godzina, która daje około 800 jednostek ciepła; miarą natomiast spożycia gazu jest metr sześcienny, który zawiera około 4000 jednostek ciepła, czyli 5 razy więcej. Prawda, że nie wszystkie te jednostki ciepła tych źródeł energji cieplnej dają się wykorzystać w stu procentach, zależy to bowiem od konstrukcji aparatów. Jeżeli będziemy liczyć, że aparaty elektryczne średnio wykorzystują 75 proc. tych 800 jednostek ciepła, to otrzymamy cyfrę 600 jedn. ciepła; a jeżeli dla aparatów gazowych przyjmiemy współczynnik wykorzystania chociażby tylko w wysokości 60 proc. (choć gazowe grzejniki wody wykorzystują 80—90 proc.), to otrzymamy cyfrę 2400 ciepła. I w tym wypadku mamy cyfrę jeszcze 4 razy korzystniejszą dla gazu, gdyż 600 mieści się równe 4 razy w 2400.

Stąd wniosek, że dopiero przy cenie elektryczności, która byłaby czterokrotnie mniejszą od ceny gazu (a naogół jest dwukrotnie większą), możnaby na temat poruszony na wstępie dyskutować. Ponadto należy uwzględnić czas i inne warunki uboczne natury czysto technicznej. Ostateczny więc wniosek jest ten, że gaz jest bardzo ekonomicznem źródłem ciepła i z elektrycznością doskonale się uzupełnia, tworząc wspólnie jedną z ważnych podstaw kulturalnego rozwoju narodów.

P O Z N A Ń S K I E   K O L E J E   E L E K T R Y C Z N E

Poznańska Kolej Elektryczna, Sp Akc. Poznań, dawniejsze Towarzystwo Akcyjne „Posener Strassenbahn" przejęło w r. 1896 istniejącą od r. 1880 kolejkę konną na własność i uruchomiło w r. 1898 pierwsze trzy linje wagonami elektrycznemi. Wymienione linje łączyły Dworzec z Katedrą, Jeżyce z Wildą i Stary Rynek z Górczynem. Zakładowy kapitał akcyjny wynosił 1.000.000 mkn.

W miarę rozrostu miasta powiększyło się także przedsiębiorstwo skutkiem czego nastąpiło podwyższenie kapitału akcyjnego, zwiększenie taboru, przedłużenie toru i przyrost personelu.

Kapitał akcyjny wzrósł w r. 1914 do 3.600.000 mk. niem.

Mimo, że Magistrat m. Poznania nabył większość akcyj, przedsiębiorstwo zatrzymało charakter Spółki Akcyjnej. Obecnie wynosi kapitał 4.320.000 złot. Spółka posiada 106 wagonów motorowych, 74 wagony przyczepne dla obsługi pasażerów oraz 7 wagonów motorowych i 26 przyczepnych dla celów gospodarczych.

Ilość poszczególnych linji stanowi obecnie 10. Długość torów wynosi 59.763 mtr.

Prócz tego posiada Spółka 20 autobusów, które obsługują obecnie 4 linje.

Do połączenia Śródki z przedmieściem Główną służy linja trolleybusowa, na której kursują 4 trolleybusy.

Stosunek do miasta opiera się na koncesji, wydanej w r. 1897 z ważnością do r. 1942.

Przedsiębiorstwo posiada własne warsztaty naprawcze, w skład których wchodzą: kuźnia, narzędzalnia, uzwajalnia, niklownia, ślusarnia, stolarnia, lakiernia i odlewnia. Wozy i warsztaty mieszczą się w dwóch remizach: przy ul. Gajowej i przy ul. Marsz. Focha.

Zatrudnionych jest w przedsiębiorstwie 640 pracowników.

Kierownikiem jest dyr. Wiktor Mackowiak.



Tramwaje elektryczne bez szyn w Poznaniu.

Inż. Elektr. JÓZEF KOŹNIEWSKI,
Dyr. Elektr. Miejsk. w Poznaniu.

E L E K T R O W N I A   M I E J S K A   W   P O Z N A N I U

Elektrownia powstała w latach 1903—1904. Centrala pierwotna została w r. 1929 unieruchomiona, jako stacja wytwórcza i zastąpiona nową centralą, zaopatrzoną w najbardziej współczesne urządzenia. Uruchomienie nowej centrali nastąpiło w dniu 23 listopada 1929 r. Urządzenie wytwórcze składa się z 4 kotłów parowych o ciśnieniu roboczem 27 atm. i temperaturze pary 400° C każdy o powierzchni ogrzewalnej 700 wzgl. 750 m², oraz z 2 turbozespołów każdy o mocy ekonomicznej 8000 KW, z możnością stałej pracy przy 1000 KW, wytwarzających prąd trójfazowy o napięciu 6000 woltów. Odbiorcy z obrębu miasta Poznania otrzymują energję elektryczną, zależną od dzielnicy, bądź w formie prądu trójfazowego o napięciu 380 V dla silników i 220 V dla oświetlenia, bądź też prądu stałego o napięciu 220 V dla oświetlenia i silników o mocy poniżej 3 KM i 440 V dla wszelkich silników. Sieć przebudowuje się stopniowo z prądu stałego na prąd trójfazowy. Cena za energję elektryczną dla oświetlenia wynosi 54 gr. za 1 kilowat—godzinę, a dla celów przemysłowych 30 gr., przyczem od ceny 30 gr. udziela się przy zużyciu rocznem ponad 10.000 KWH opustów od 5 do 25 proc. Energja, zużywana dla oświetlenia lokali w godzinach nocnych (21—9), oraz zużywana na cele wyłącznie reklamowe, korzysta z ceny ulgowej 40 groszy za 1 KWH.

Z wielkimi odbiorcami zawiera się umowy na specjalnie dogodnych warunkach.

Elektrownia sprzedaje korzystnie żelazka elektryczne, grzejniki i aparaty dla gospodarstwa domowego, oddając je swoim odbiorcom prądu nawet na 10 rat miesięcznych.

Elektrownia sprzedała w roku gospodarczym 1932-33 19.605.844 KWH, wówczas gdy najwyższa sprzedaż osiągnięta była w roku Wystawy Krajowej 1929-30 i wynosiła 22.883935 KWH.

Zatrudnionych jest obecnie 139 pracowników umysłowych (łącznie z 40 inkasentami) i 272 pracowników fizycznych.

Inż. ANTONI KOTOWICZ,
Dyrektor Wodoc. Miejs. w Poznaniu.

WODOCIĄGI MIEJSKIE W POZNANIU

Wodociągi w Poznaniu zostały wybudowane w roku 1865. Wodę pobierano początkowo z Warty i oczyszczano na filtrach piaskowych. W końcu ubiegłego stulecia — po wypadkach cholery — postanowiło miasto zaprzestać używania wody rzecznej i oprzeć się na wodzie gruntowej. W następstwie tego powstały ujęcia wody na Winarach, w Sołoczu i w Dębinie. Jedynie ujęcie w Dębinie dawało gwarancję, że będzie w stanie zaopatrywać miasto w dostateczną ilość wody i dlatego też cały pobór wody przeniesiono do Dębiny, mniejsze zaś ujęcia wody zostały skasowane.

Stację pomp, mieszczącą się na terenie Gazowni Miejskiej przy ulicy Grobla, dostosowywano do zwiększającego się zapotrzebowania miasta, równocześnie powiększano ilość filtrów tak, że obecnie, zbudowanych w roku 1909 6-ciu filtrów szybkobieżnych systemu Jewell'a o powierzchni 192 m^2, wodociągi posiadają 3 nowe filtry z lat 1928 i 1931 o powierzchni 112 m^2, razem więc 304 m^2.



Układamie lewaru średnicy 750 mm. przy budowie wodociągów w Poznaniu.

Ujęcie wody w Dębinie o 70 studniach powiększono w latach 1926 i 1927 o dalsze 93 studnie i założono 1900 mtr. bież. lewaru, łączącego studnie ze studnią zbiorczą; założony lewar posiada średnicę od 750 mm do 400 mm.

Wskutek wykonania wymienionych robót wodociągi powiększyły swą wydajność z 25.000 m^3 wody dziennie do 40.000 m^3. Pozatem przygotowano projekt rozbudowy wodociągów, który pozwoli na uzyskanie do 100.000 m^3 wody dziennie. Projekt ten jest związany z budową nowej stacji pomp i filtrów w Dębcu, ponieważ dotychczasowe urządzenia na Grobli nie mogłyby wystarczyć i niema miejsca na ich powiększenie.

Sprawa zaopatrzenia miasta w wodę została więc przez polskie siły techniczne rozwiązana, roboty częściowo przeprowadzone i w miarę rozrostu zapotrzebowanie zostanie doprowadzone do końca.

RZEŹNIA MIEJSKA W POZNANIU

Rzeźnia Miejska w Poznaniu jest jedną z najlepiej urządzonych pod względem technicznym i higjenicznym rzeźni w Polsce. Zmodernizowane urządzenia maszynowe, własna chłodnia i fabryka sztucznego lodu, — laboratorjum bakterjologiczne, kwalifikowany personel trychinoskopistów, — własne wzorowe targowisko, z higjenicznie urządzonemi ubikacjami krytemi dla bydła rogatego i nierogacizny, z normalnym dopływem powietrza, oraz wody. Posiada też Rzeźnia własną bocznicę kolejową.

Decernentem dla spraw Rzeźni miejskiej i Targowiska jest radca Dr. Inż. Marjan Kryzan. Dyrekt. zakładów jest Dr. med. wet. Kazmierz Klabecki.

W roku obrachunkowym 1932-33 spędzono do Rzeźni 248.883 sztuk bydła, w tem: bydła rogatego 33.682, cieląt 45.973 owiec 13.436, a resztę tuczników, świń chudych i prosiąt. Z tego ubito w Rzeźni 223.961 sztuk. Prócz powyższych przywieziono do m. Poznania zwierząt w ubitym stanie łącznie 1.521.421 kg., z czego spożyto w Poznaniu przeciętnie na osobę w roku obr. 1932-33, 67,55 kg.

Rzeźnia pracowała też silnie na eksport. Łącznie wysłano do Anglji, Austrji, Belgji, Francji, Gdańska, innych państw, oraz różnych miast Polski, 1.256.790 kg.

Za niezdatne do użycia z wszystkiego ubitego bydła uznano: bydła 0.22 proc., świń 0,06 proc., cieląt 0,11 proc., owiec 0,13 proc. i koni 8,84 proc. Wykazuje to wielką sumienność przy badaniu mięsa przywiezionego, względnie z uboju.

Przerobiono w aparacie utylizacyjnym niezdatne do spożycia: zwierząt całych i różnych organów 163.750 kg., oraz krwi 10.955 kg, z czego uzyskano 34.088 kg mąki mięsnej i 8.529 kg. tłuszczu.

Lodu wyprodukowano 2.892.500 kg., zaś mierzwy sprzedano 1.467.500 kg.

W roku obrachunkowym 1932-33 bilans wykazuje nadwyżkę 13.502 zł. Rzeźni miejskiej, a Targowiska zwierzęcego 29.302.32 zł.



Dr. med. wet. Kazimierz Klabecki, dyrektor rzeźni miejskiej w Poznaniu.

MIASTO KOSCIAN

Miasto powiatowe Kościan, (województwo Poznańskie), liczy podług ostatnio przeprowadzonego powszechnego spisu ludności 10.278 miesz.

Przeszło 600.000 złot. wkładów oszczędnościowych świadczy o najpewniejszej lokacie kzpitałów w Komunalnej Kasie Oszczędności miasta Kościana w Kościanie, Rynek Nr. 1, za które gwarantuje miasto Kościan, całym swoim majątkiem.

Gazownia Miejska w Kościanie, poleca po cenach przystępnych każdą ilość smoły destylowanej własnej produkcji oraz koks.

Rzeźnia Miejska w Kościanie, przy której urządzona jest Fabryka Bekonów, zakupuje każdą ilość świń bekonowych.

T A R G I   P O Z N A Ń S K I E

Przyszłe Targi Poznańskie odbędą się od 29 kwietnia do 6 maja 1934 roku. Powstaje w całym kraju Rada Interesentów Targów Poznańskich, której celem jest należyte wykorzystanie Międzynarodowych Targów Poznańskich jako regulatora importu i jako potężnego instrumentu eksportu polskiego, tak w dziedzinie kompensaty jak i szeregu próbnych zamówień. Każdy kraj posiada swe targi eksportowe. Niemcy mają Lipsk, Włochy — Medjolan, Anglja — Birmingham, Francja — Paryż, Holandja — Utrecht. Czas najwyższy, by Polska również skupiła na jednem miejscu doświadczalnię swej akcji eksportowej w większym stylu i by cały organizm gospodarczy Polski skoncentrował swą uwagę na wykorzystaniu tych możliwości, jakie w tej dziedzinie wykazują dowodnie inne kraje. Jeśliby kupiectwo zechciało tylko 10% swych zakupów czynić w obliczu konkurencyjnej podaży targowej, to zyskałoby na tem przedewszystkiem gospodarstwo krajowe przez wyrównanie cen i postęp jakości, uzdatniając swą siłę konkurencyjną na rynku światowym.

EKSPORT ZBOŻA POLSKIEGO MORZEM

Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe

Dla eksportu naszego zboża drogą morską nie zmiernie się przyczyniły Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe.

Zakłady te dają dwa dobrodziejstwa Polsce: 1) eksportują nadmiar zboża z Polski i w tensposób podtrzymują cenę zboża na takim poziomie, by uprawa zboża dla rolnika polskiego opłacała się, i 2) dzięki eksportowi zboża podtrzymują aktywność poństwowego bilansu handlowego.

P.Z.P.Z. rozpoczęły swoją działalność handlową w 1930 roku od 1 sierpnia, posiadają oddziały w Gdańsku, Poznaniu, Lublinie, Bydgoszczy, przedstawicielstwa: we Lwowie i Wilnie.

Poza prowadzeniem handlu jęczmieniem prowadzą interwencyjną akcję zbożową żytem i pszenicą, polegającą na podnoszeniu ceny zboża i utrzymywaniu na poziomie, jaki wynika z polityki Rządu.

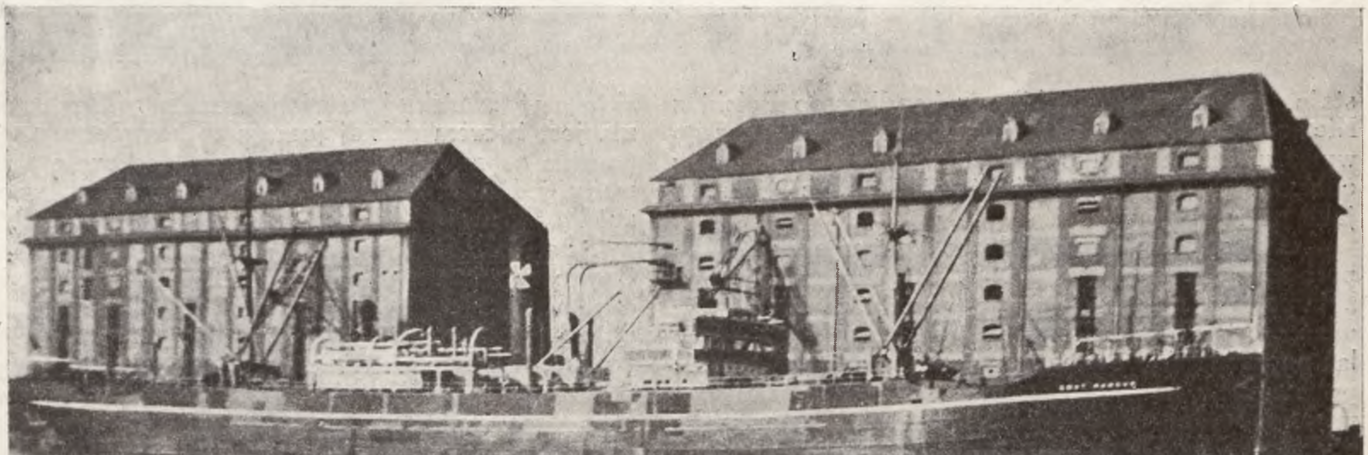
W roku gospodarczym 1930/31 P. Z. Z. wywiozły ogółem do 120.000 ton przez Gdańsk, w roku 1931/32—900.000, w r. 1932/33 190.000 ton po za obrotami wewnętrznemi. W roku gospodarczym obecnym dotychczasowy wywóz wynosi dużo więcej, aniżeli w latach ubiegłych.

W I E L E R   &   H A R D T M A N N

SPÓŁKA AKCYJNA

GDAŃSK — NEUFAHRWASSER
TELEFON CENTRALA 35-141

UL. WEICHSELSTRASSE Nr. 1.
SKRÓT TELEGRAFICZNY WARRANT



Firma założona w roku 1880 posiada własne śpichlerze zbożowe o pojemności 20.000 ton. Spichrz Russenhof (elewatory, czyszczenie zboża) z możnością dziennego załadunku 4.000 ton. Składy do magazynowania cukru w Hafenkanal Gdańsk — Neufahrwasser o pojemności 10.000 ton. Spichrze Warranthof przy stacji Brösen ogólnej pojemności 50.000 ton.

Dr. STEFAN GOLDMANN:

O ZWIĘKSZENIE WYWOZU PRZEZ PORTY NASZE

Podjęta od lat kilku polityka kierowania wywozu przez porty nasze dała jak dotąd dobre rezultaty, aczkolwiek jeszcze w zupełności program koncentracji wywozu przez porty polskie nie jest przeprowadzony. Jeszcze w bardzo znacznej ilości, szczególnie z Wielkopolski, przechodzą ziemiopłody nasze drogą lądową i rzeczną tranzytem przez Niemcy. Towar ten zjawia się na rynkach światowych pod firmą niemiecką z szkodą dla P. K. P., z szkodą dla wyrabiania samodzielności polskiego eksportu, z szkodą dla wykorzystania portów. Esport tranzytem przez Niemcy zalicza się u nas jako wywóz do Niemiec i w ten sposób powstaje fikcja równowagi bilansu handlowego Polski z Niemcami, podczas gdy bardzo poważna część naszego wywozu wychodzi tylko tranzytem i dociera do rynków odbiorczych jako towar niemiecki, bogacąc Niemców jako pośredników.

Gdy ostatnio zaprowadzono kontyngenty na import żyta do Belgji, zamknięto natychmiast przywóz żyta polskiego, rzekomo z tego powodu, że Polska wywiozła już 100 proc. ilości z roku 1933 w stosunku do lat poprzednich. Badania okazały, że żyto polskie przychodziło do Belgji w latach ubiegłych jako niemieckie. Na tej zasadzie otrzymali teraz Niemcy większy stosunkowo przydział przywozu ze szkodą Polski. — Naturalnie Niemcy nie kupili żyta polskiego na pokrycie swego kontyngentu do Belgji, bo mają dosyć własnego. Dopiero zabiegi z naszej strony poprawiły sytuację.

Podobnie przedstawia się sprawa z Francją, gdzie wielkie ilości jęczmienia polskiego przechodziły tranzytem przez Niemcy w latach ubiegłych. Bezprzecznie osłabiło to naszą pozycję przy pertraktacjach handlowych z Francją.

Sprzedaż tranzytem towarów naszych była i w innych wypadkach w skutkach swych ujemną. Niewątpliwie winę tu ponosi niedość zdecydowana polityka taryfowa P. K. P., która toleruje jeszcze, że transport kolejami państwowemi niemieckiemi i żeglugą rzeczną niemiecką jest dla Wielkopolski znacznie tańszy, niż przy pomocy P. K. P.

Sytuacja nasza handlowa jest dzisiaj nad wyraz ciężką i aktywność bilansu handlowego zapewnić może tylko docieranie bezpośrednio do ostatecznych odbiorców naszych towarów, konkurowanie pod względem jakości, formy dostawy i ceny, przez sprawność techniczną portów i silną zdecydowaną politykę taryfową P. K. P.

Na porty w Gdyni i Gdańsku należy skupić maksimum wywozu polskiego, popierając rozwój handlu polskiego w Gdańsku i powstanie handlu w Gdyni. Gdynia jest tworem dzisiaj jeszcze niekompletnym, gdyż posiada coprawda port technicznie doskonale zbudowany, jednakże brak tam handlu, który jest przecież źródłem życia każdego portu. Za dużo jest dzisiaj w Gdyni handlu importowego, za mało eksportowego. Często wysuwane twierdzenie, że handel idzie za banderą jest błędne. Zaczątki handlu polskiego datują się od czasów, gdy jeszcze floty polskiej handlowej nie posiadaliśmy. Dzisiaj flota ta niestety nie jest wykorzystana, głównie dlatego, że brak tutaj podstaw w formie samodzielnego, silnego i bezpośrednio pracującego handlu wywozowego.





Elewator Polskiej Centrali Rolników (Sp. Akc. w Poznaniu) oddziału w Gdańsku, widok ogólny i pobok fragment urządzeń przeładunkowych.

Jakiś czas posiadaliśmy w Gdańsku wcale zdrowe zaczątki handlu zamorskiego. Niestety kryzys poinflacyjny zaostrzony likwidacją przeważnej części banków polskich w Gdańsku spowodował upadek przedsiębiorstw handlowych i straty dla pierwszych pionierów naszego eksportu. Byłoby dobrze, gdyby poparto tych, którzy dotąd się ostali i ułatwiono powstanie i ekspansję nowych placówek.

Ostatnie lata dały kupiectwu wewnętrzno-krajowemu większą swobodę, niż w latach pierwszych po powstaniu Państwa. Byłoby dobrze, gdyby dla eksportu zrozumienie w społeczeństwie się wzmogło, szczególnie wśród kupiectwa wewnętrzno-krajowego.

DRUKOWANO NA KUNSTDRUKU MIRKOWSKIEJ FABRYKI PAPIERU

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA“ rocznie, t. j. za 6 zeszytów, zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczanie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Chmielna 26. Konto w P.K.O. 25.110. Redakcja i Administracja czynna jest w poniedziałki, środy i soboty od 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., ½ 350, ⅓ 250, ¼ 200.

Dyrektor wydawnictwa *E. Lindner*. Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.*

Druk. W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37.